Haftung nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen

vom 3. Mai 1909

im Vergleich mit der Haftung nach dem Recht des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur

Erlangung der Rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Bruno Kerschbaumer

Referendar

aus Fürth.

BONN 1912.

BUCHDRUCKEREI HEINRICH LUDWIG

Spezial-Druckerei für Dissertationen.

Referent:

Professor Dr. A. Mendelssohn Bartholdy.

Disposition.

A. Einleitung:
Entstehungsgeschichte des Automobilgesetzes und Zweck der Arbeit.

B. Vergleich der Haftungsgrundsätze und einzelnen Haftungsbestimmungen des Automobilgesetzes mit denen des B.G.B.

I. Historische Entwicklung der im Automobilgesetz enthaltenen Haftungsgrundsätze.

1. Das Verursachungs- und Gefährdungsprinzip im Preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 sowie im Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juli 1871.
2. Das modifizierte Gefährdungsprinzip im neuen Automobilgesetz.

II. Gegenüberstellung der einzelnen Paragraphen des zweiten Teiles des Automobilgesetzes mit den entsprechenden und ähnlichen Bestimmungen des B.G.B. sowie Ergänzung der ersteren durch die letzteren.

1. § 7 A.G.
   a) Erläuterung einzelner dem B.G.B. entnommener Begriffe des Abs. 1 und Vergleich mit § 833 Abs. 1 B.G.B.
   b) Abs. 2: „Höhere Gewalt" im Vergleich zum „unabwendbaren Ereignis".
2. § 8 A.G. und §§ 823, 611 ff., 631 ff. B.G.B.
3. § 9 A.G. und §§ 846, 254 B.G.B.
4. §§ 10, 11, 12, 13 A.G. und §§ 842—847, 702 B.G.B.
5. § 14 A.G. und §§ 852, Abs. 1, 149 ff. B.G.B.
6. § 15 A.G. und § 485 B.G.B.
7. § 16 A.G. und § 823 ff. B.G.B.
8. § 17 A.G. und §§ 840, 426 B.G.B.
9. § 18 A.G. und § 834 B.G.B.
10. §§ 19, 20 A.G. und Art 6 E.G. zum B.G.B.

Abkürzungen.

A. G. = Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (Automobil-Gesetz).
Eger, ohne Zusatz = Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
E. E. = Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen von Eger.

Literatur-Verzeichnis.

Baron, Die Haftung bis zur höheren Gewalt im Archiv für zivilistische Praxis, Bd. 78.
Bossard, Über die Haftpflicht für die durch Kraftfahrzeuge verursachten schädlichen Erfolge gemäß dem Entwurf des Deutschen Bundesrates vom Jahre 1906 und gemäß demjenigen vom Jahre 1908, Dissert. 1909.
Bruckner, Die custodia nebst ihren Beziehungen zur vis maior im römischen Recht, München 1889.
Brunner, Haftung nach bürgerlichem Recht und die höhere Gewalt, Dissert. 1904.
v. Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Breslau 1909 und in D. J. Z. 1910.
Danielsen, Der Begriff der höheren Gewalt im heutigen Verkehrsrecht, Dissert. 1905.
Dernburg, Der Begriff der höheren Gewalt in Grünhuts Zeitschrift, Bd. 11 Nr. 7.
Donner, Haftung für Automobilschäden 1909.
Dungs, Haftung des Kraftwagenhalters im „Recht" 10. Febr. 1910.
Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, 6. Aufl. 1906.
Eger, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, 1911.
Exner, Der Begriff der höheren Gewalt, Wien 1883.
Fischer, Vis maior im Zusammenhang mit der Unmöglichkeit der Leistung, Dissert. 1897.
Gerth, Begriff der vis maior, 1890.
Goldschmidt, Das receptum nautarum etc. in Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 3 und 16.

Gordan, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, München 1909.
Hafner, Über den Begriff der höheren Gewalt im deutschen Transportrecht, Zürich 1886.
Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Leipzig 1910.
Hallbauer, Die Unfallanzeige im Sinne von § 15 A. G. in Seufferts Blättern für Rechtsanwendung 74. Jahrgang 1. Aug. 1909.
Hallbauer, Die quantitative Haftungsbeschränkung des Automobilgesetzes in der Leipziger Zeitschrift vom 1. Dezbr. 1909.
Hallbauer, Über die Haftpflicht- und Regreßbeziehungen bei den Zusammenstößen von Kraftfahrzeugen oder von Kraftfahrzeugen und Eisenbahnen, insbesondere Straßenbahnen in Gruch. Beitr. 54. Jahrgang, Heft 1.
Hilse, Gutachten in den Verhandlungen des 26. deutschen Juristentags Berlin 1902, Bd. 1.
Isaac, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Vortrag gehalten im Berliner Anwaltsverein am 20. Januar 1910.
Knauer, Die höhere Gewalt im Reichsrecht, Dissert. 1901.
Kirchner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1910.
Krause, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Hannover 1910.
Kriege, Der Begriff der höheren Gewalt, Dissert. 1904.
Michelsohn, Die vis maior als soziale Institution, Dissert. 1902.
Millauer, Haftung des Automobilhalters nach geltendem Recht und dem zukünftigen Reichsautomobilgesetz, Stuttgart 1909.
Oertmann, Die Vorteilsausgleichung, Berlin 1901.
Rümelin, Schadensersatz ohne Verschulden, Tübingen 1910.
Rümelin, Der Zufall im Recht, Freiburg u. Leipzig 1896.
Schmeltzer, Die Automobilhaftpflicht, Dissert. 1910.
Schneider, Über die vis maior und das Haftungsprinzip des römischen Obligationenrechts in Goldschmidts Ztschr., Bd. 44.
Schmidt-Wagner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart 1910.
Schröder, Die höhere Gewalt im internationalen Eisenbahnverkehr 1908.
Stintzing, Über vis maior im Zusammenhang mit periculum und Haftung im Archiv für zivilistische Praxis, Bd. 81.
Stucki, Über den Begriff der höheren Gewalt, Bern 1888.
Unger, Handeln auf eigene Gefahr, Jena 1893.

Volkmar, Vis maior und Betriebsgefahr in Rechts- und Staatswissenschaftliche Studien, Heft IX, Berlin 1900.
Waldeck, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1910.

Crome, System des Deutschen bürgerlichen Rechts, Bd. 1, 1900.
Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch München.
v. Hahn, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 1879.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts 1908.
Neumann, Handausgabe des Bürgerl. Gesetzbuchs für das deutsche Reich, Bd. I, Berlin 1903.
Oertmann, Das Recht der Schuldverhältnisse, 3. u. 4. Auflage, 1910.
Planck, Bürgerliches Gesetzbuch, 3. Auflage.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 8. Auflage.
Staudinger, Bürgerliches Gesetzbuch, Bd. 2.
Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts, 8. Auflage, Frankfurt a./M. 1900.
Warneyer, Die Zivilprozeßordnung, 3. Auflage, Leipzig 1910.

Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
Motive zum Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches.
Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs zum Bürgerlichen Gesetzbuch.
Protokolle zum Entwurf des Deutschen Handelsgesetzbuches.

Die Fundorte der einzelnen Entscheidungen sind jeweils an der entsprechenden Stelle aufgeführt.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549801_0071

Einleitung.

Das unerwartet schnelle Aufblühen der Automobilindustrie in den letzten beiden Dezennien, das Eindringen der Kraftwagen in den Straßenverkehr und vor allem die notwendig damit verbundenen Unfälle hatten das Interesse der Juristen für und — man kann wohl sagen — die Abneigung des Publikums gegen dieses neue Beförderungsmittel in immer weiterem Maße erregt, als Prof. Dr. K. Hilse, der erste Vorkämpfer der verschärften Automobilhaftpflicht, in seinem Gutachten für den 26. Deutschen Juristentag 1902 über die Frage: „Empfiehlt sich, und in welchem Umfange, die Ausdehnung der Eisenbahnhaftpflicht auf Fahrzeuge, die unabhängig von Schienensträngen auf öffentlichen Straßen durch elementare Gewalt fortbewegt werden?" die gesetzliche Regelung dieser Frage als eine dringend notwendige bezeichnen mußte. Allmählich sahen sich die Landesparlamente, später auch der Reichstag gezwungen, der Frage einer Automobilhaftpflicht näher zu treten. Jedoch kam der am 1. März 1906 dem Reichstag vorgelegte Regierungsentwurf eines Gesetzes „über die Haftpflicht für den beim Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden" infolge der am 13. Dezember 1906 erfolgten Reichstagsauflösung nicht zur Verabschiedung. Erst am 27. März 1909 gelangte auf Grund einer erneuten und durch den aus Automobilkreisen hervorgegange-

nen Gegenentwurf des Rechtsanwalts Dr. Isaac nicht unbeeinflußten Regierungsvorlage vom 19. Juni 1908 „das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" zur Annahme.

Die vielen, zum Teil tief greifenden Streitfragen, die sich besonders in Kommissions- und stenographischen Berichten mit den mannigfachen Abänderungsvorschlägen wiederspiegeln, sind damit entschieden, die Rufe nach einer streng durchgeführten Gefährdungshaftung auf der einen, die Beschwörungen, die Haftung nicht unerträglich zu gestalten, auf der anderen Seite, sind verstummt. All das Für und Wider nochmals aufzuwärmen, angesichts des bestehenden Gesetzes endlose Kritik zu üben, zeigen zu wollen, wie das und jenes hätte besser gemacht werden können, ist nicht der Zweck der vorliegenden Arbeit. Das Gesetz besteht und hat neuerdings durch die auf Grund des § 6 A.-G. erlassene Verordnung des Bundesrats über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 seine Vervollständigung erfahren, so daß nunmehr eine wohldurchdachte, beiden Teilen gerecht zu werden versuchende Regelung der gesamten Verkehrs-, Haftpflicht- und Strafbestimmungen vorliegt; wie ihr Erfolg sein wird, wird die Zukunft und unsere mit diesen Gesetzesbestimmungen arbeitende Justiz lehren.

Die folgenden Ausführungen haben lediglich den meist umstrittenen Abschnitt des Gesetzes vom 3. Mai 1909 — die Haftpflicht — zum Gegenstand und wollen, soweit erforderlich, auch an Hand der Entstehungsgeschichte und der Vorarbeiten die in den §§ 7—20 A. G. enthaltenen Haftpflichtbestimmungen zu den entsprechenden Haftpflichtbestimmungen über unerlaubte Handlungen des B. G. B. §§ 823—852 in Vergleich bringen und zeigen, wie die ersteren teils weit über die Haftpflicht des B. G. B. hinausgehen, teils in derselben ihre Ergänzung finden.

B. I. 1.

Neben einer bis zum B. G. B. führenden Entwicklung der allgemeinen Haftungsgrundsätze, die in ihrem historischen Zusammenhang mit dem römischen Recht in den Motiven Bd. 2, Seite 766 ff. eingehende Erwähnung finden, sind naturgemäß auch Sondergesetze entstanden, die für einzelne, die Allgemeinheit stark beeinflussende Verkehrseinrichtungen über das gewöhnliche Maß hinausgehende Haftungsprinzipien aufstellen. Da es zu weit führen würde, die historischen Wandlungen, die das gesamte Schadenersatzrecht im Wechsel der Zeiten durchgemacht hat, zu schildern, mag es genügen, wenn nur die direkten Vorläufer und teilweise auch Vorbilder des A. G. hier Erwähnung finden, nämlich das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, das wieder in engem Zusammenhang steht mit dem Preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.

Schon sehr bald nach der Eröffnung der ersten preußischen Eisenbahn trug man der tief einschneidenden Umgestaltung des Verkehrs und der wachsenden Gefährdung der Allgemeinheit Rechnung, indem man das Eisenbahnwesen aus dem übrigen Verkehrswesen heraushob, um es sowohl in polizeilicher, wie in bürgerlich-rechtlicher und strafrechtlicher Beziehung Sonderregeln zu unterwerfen.

Es muß als kühner und glücklicher Griff bezeichnet werden, wenn die damalige Gesetzgebung im § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 dem Betriebsunternehmer die Haftung für „allen Schaden auferlegt, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Person und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht" und nur dann Befreiung gewährte, wenn der Schaden durch einen „unabwendbaren äußeren Zufall" oder durch eigenes Verschulden des Geschädigten verursacht war.

Den gleichen Grundsatz spricht § 1 des R. H. G. aus, wenn es auch an Stelle des Ausdrucks „unabwendbarer äußerer Zufall" die Bezeichnung „höhere Gewalt" setzt. Daß beide Ausdrücke als gleichbedeutend bezeichnet werden müssen, ist vom Gesetzgeber und in der Judikatur anerkannt [1]). Wohl ist eine Legaldefinition dieser Begriffe nirgends zu finden, was eine Reihe sich bekämpfender Theorien, die weiter unten erörtert werden sollen, zur Folge hatte, aber zur Ergründung des Haftungsprinzips bedarf es einer solchen zunächst nicht, wenn man bedenkt, daß neben der Haftung für die nicht zu beseitigende schädliche Einwirkung des Betriebs das höchste an menschlicher Sorgfalt zur Verhütung von Unfällen verlangt wird.

Da der § 1 R. H. G. als Voraussetzung des Schadenersatzes lediglich den Betrieb voraussetzt, so beruht er zweifellos auf dem sogenannten Gefährdungsprinzip, d. h. auf dem Grundsatze, daß schon allein um des Betriebes eines mit gemeiner Gefahr verbundenen Unternehmens willen eine besondere Haftpflicht erwachsen müsse. Die Erweiterung dieses Grundsatzes, dahingehend, bei jeglichem mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebe die Gefährdungshaftung einzuführen, hat keine Aussicht auf gesetzgeberische Verwirklichung, deshalb bleibt es im R. H. G. bei einer besonderen zivilrechtlichen Haftung, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschädigung bei dem Betriebe gründet. Es ist anerkannten Rechtes, daß es nur auf die objektive Schädlichkeit, nicht auf die subjektive Rechtswidrigkeit, d. h. irgend ein Verschulden, ankommt. Diese Haftpflicht ist keine Deliktsverpflichtung, sondern eine selbständige, lediglich auf dem Gesetze beruhende, mit anderen Worten eine einfache Entschädigungspflicht, bei welcher das Moment des

1) R. G. 23. 3. 88 in Bd. 21 S. 13.

Verschuldens einflußlos ist, wie dies das Reichs-Oberhandelsgericht sowohl für § 25 des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838, als auch für § 1 des R. H. G. ausgesprochen hat (vgl. die Entscheidungen bei Eger S. 116).

Hieraus folgt die Haftung des Betriebsunternehmers — der eine physische oder juristische Person sein kann in welch letzterem Falle § 31 B. G. B. Anwendung findet — einmal für die Handlungen seiner Leute beim Betriebe (nicht gelegentlich des Betriebes), gleichviel ob Fahrlässigkeit, Absicht oder Zufall vorliegt, und dann auch für die Verrichtungen der Betriebsmittel, Sicherheitseinrichtungen, Materialien etc., mögen die Mängel auch unverschuldet sein. Als Gesamtresultat ergibt sich somit Haftung für Zufall, soweit letzterer nicht unter den Begriff der höheren Gewalt fällt. Ist ein Unfall dagegen auf das Verschulden des Verletzten zurückzuführen, so liegt ein Zufall nicht mehr vor und folgerichtig zessiert in diesem Falle die Haftpflicht [1]).

B. I. 2.

Im Vergleich zur Eisenbahngesetzgebung nur zögernd und nach längeren statistischen Ermittlungen griff die Gesetzgebung in den sich enorm ausbreitenden Automobilverkehr ein. Obwohl Hilse schon im Jahre 1899 auf die Notwendigkeit der Ausdehnung der Eisenbahnhaftpflicht auf die Automobile mit Nachdruck hinwies, versuchte man noch jahrelang durch Polizeiverordnungen und schließlich durch die am 1. Oktober 1906 in allen Bundesstaaten in Kraft getretenen „Grundzüge betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen", eine Verringerung der Gefährlichkeit dieses neuen Verkehrsmittels herbeizuführen. Hierbei blieb die Haftung für durch

1) R. G. 5. 5. 1880. E. E. I, S. 162. — R. O. H. G. Bd. 14, S. 408.

Automobile verursachte Schäden aber lediglich nach den auf dem Verschuldensprinzip des B. G. B. beruhenden Grundsätzen bestehen, da auch die Landesgesetzgebung von der ihr nach Art. 105 E. G. zum B. G. B. zustehenden Befugnis, die Unternehmer von Automobilbetrieben für den in dem Betrieb entstehenden Schaden in weiterem Umfange, als nach den Vorschriften des B. G. B., verantwortlich zu machen, keinen Gebrauch machte. Erst als sich herausstellte, daß die vorbeugenden Maßregeln der Landespolizeiorgane nicht genügten und mehr und mehr die Ansicht an Verbreitung gewann, daß in erster Linie eine Sicherung des Ersatzanspruches im Wege der gesetzlichen Regelung geschaffen werden müsse, um das Publikum einigermaßen gegen die Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebes zu schützen, wurde auf Grund immer wiederkehrender Erörterungen und Resolutionen im Reichstag von der Regierung am 1. März 1906 „der Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für beim Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehende Schäden" vorgelegt.

Entsprechend dem Wunsche der angesehensten Rechtslehrer und der automobilgegnerischen öffentlichen Meinung war die Haftpflicht ganz analog dem § 1 R. H. G. unter Ausdehnung der Haftung auf Sachschäden dahin geordnet, daß lediglich der Nachweis höherer Gewalt oder eigenen Verschuldens des Verletzten von der Haftpflicht befreien sollte.

Die über eine derartig verschärfte Haftpflicht entstandenen Meinungskämpfe sind noch zu genau im Gedächtnis, als daß sie hier besonderer Erwähnung bedürften (vgl. auch die Begründung zum Entwurfe vom 1. März 1906 und die von Eger S. 25 zit. Abhandlungen). Es genügt, daran zu erinnern, daß der Automobilismus — begünstigt durch die Reichstagsauflösung vom 13. Dezember 1906 — Zeit fand, einen vollkommenen Gegenentwurf aufzustellen, dessen Einfluß

auf den neuen Entwurf vom 24. Februar 1908, der nicht mehr auf eine sonderrechtliche Regelung der Haftpflicht beschränkt war, sondern eine Kodifikation des Automobilverkehrsrechts enthielt, und damit auf das heute vorliegende, am 3. Mai 1909 im Reichsgesetz-Blatt Nr. 26 veröffentlichte Gesetz unverkennbar ist.

Bezüglich der Wandlungen, die sowohl das Haftungsprinzip, als auch die einzelnen Paragraphen durchgemacht haben, muß auf die Begründung des Entwurfes und den Bericht der 29. Kommission [1]) verwiesen werden; hier fragt es sich nur: Welches Haftungsprinzip finden wir in dem zweiten Teil des Verkehrsvorschriften, Haftpflicht- und Strafvorschriften behandelnden Gesetzes?

Ausgehend von der Erwägung, daß diejenigen, welche sich einem Kraftwagen anvertrauen, einen geringeren Rechtsschutz verdienen, als solche, welche durch Eindringen des Kraftfahrzeugs in den Straßenverkehr verletzt werden, regelt das neue Gesetz die Haftpflicht in den §§ 7—20 nur zu Gunsten der letzteren, während für die Insassen des Fahrzeugs nach § 8 Abs. 1 auf Grund des A. G. ebenso wenig ein Schadensersatzanspruch besteht, als ein solcher betreffs der durch das Fahrzeug beförderten und dabei beschädigten Sachen gegeben ist.

Die Grundlage der Haftung bildet § 7 A. G., der lautet:

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt, oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird,

---

1) Letzterer bei Hallbauer S. 103—193.

das weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat."

Wie weit das A. G. hiermit von einer folgerichtigen Durchführung des Gefährdungsprinzips entfernt ist, erhellt, wenn man die in der ersten Lesung der Kommission durchgegangene Fassung dieses Hauptparagraphen gegenüber stellt: „Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet . . . ., so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß der Unfall durch ein unabwendbares äußeres Ereignis oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist."

Gleichwohl müssen wir nach der Gesetz gewordenen Vorschrift ein, wenn auch modifiziertes, Gefährdungsprinzip als Grundgedanken des A. G. anerkennen, denn die Haftpflicht des Fahrzeughalters beruht, ebenso wie die des Eisenbahnunternehmers und des Tierhalters, auf dem Gesetz, nicht auf einem Verschulden, wird also allein durch die Tatsache begründet, daß ein Schaden bei dem Betriebe und in ursächlichem Zusammenhange mit demselben entstanden ist.

Selbstverständlich ist der fundamentale Unterschied zwischen dem Betriebe einer Eisenbahn und eines Automobils zu berücksichtigen, denn jener besteht aus einer Fülle von Einrichtungen und Menschen, aus dem Inbegriff der Lokomotiven, Wagen, Züge, Schienenwege, Ausweiche- und Signalvorrichtungen, sowie des gesamten Personals und der Fahrgäste, wäh-

rend das Automobil nur als Einzelgegenstand in Betracht kommt [1]).

Geht man aber davon aus, daß unter Betrieb diejenigen Funktionen bzw. Verrichtungen zu verstehen sind, die dem einzelnen Kraftfahrzeug als solchem eigentümlich sind, so gilt wieder das oben für das R. H. G. Hervorgehobene, daß auch der Automobilhalter für seine und seiner beim Betriebe beschäftigten Leute Handlungen, sowie für die Verrichtungen des Kraftfahrzeugs und seiner Teile unbedingt haftet.

Zweifellos liegt auch in der Einführung des bisher im Reichsgesetz nicht angewandten Begriffes „unabwendbares Ereignis" ein Zurückbleiben hinter dem R. H. G., da dieser viel umfassendere Begriff mehr Haftbefreiungsgründe schafft, als wenn lediglich der Einwand „höhere Gewalt" gegeben wäre (vgl. II. 1. b. dieser Arbeit), aber die Inkonsequenz mit dem Gefährdungsprinzip und in gewissem Grade eine Rückkehr zum Verschuldensprinzip liegt in den Ausnahmetatbeständen des Abs. 2, wonach der Halter für Unfälle, die durch das Verhalten des Verletzten oder eines nicht beim Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres verursacht sind, nicht haftet, wenn er den Nachweis der Beobachtung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt erbringt. Gilt dieser Exkulpationsbeweis auch nur für die drei eben genannten Fälle und nicht, wie Kirchner [2]) meint, für den Begriff der Unabwendbarkeit überhaupt, so bewirkt er doch, daß beim Vorliegen dieser Voraussetzung die Ursächlichkeit der Betriebsgefahr außer Acht bleibt und der Halter von der Haftung frei wird.

Andererseits ist wieder zu berücksichtigen, daß der Exkulpationsbeweis im Vergleich zu der sonst genügenden, „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt" erheb-

1) Vgl. hierzu die Ausführungen Egers S. 57 ff.
2) S. 81 ff.

lich erschwert ist, und ganz versagen muß, wenn der Unfall auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder einem Versagen seiner Verrichtungen beruht, da dann das Verhalten des Dritten (außer im Falle des Verschuldens nach § 9 A. G.) überhaupt nicht in Betracht gezogen werden kann.

So ist doch der Schutz der Allgemeinheit vor den Gefahren des Automobilverkehrs in etwa durchgeführt und das stete Anwachsen der Automobilindustrie ist der beste Beweis dafür, daß die Haftpflicht jedenfalls keine niederdrückende oder zu scharfe ist. Es ist zu hoffen, daß sich auf Grund des neuen Gesetzes eine Judikatur bilden wird, wonach in Fällen, in denen die Billigkeit die Gewährung eines Ersatzanspruches erfordert, die Haftpflicht auch Platz greift, wonach aber andererseits die Automobilhalter nicht wie die Eisenbahnen auch für solche Unfälle haftbar gemacht werden, bei deren Entstehung die mit dem Betriebe verbundene Gefahr nur eine ganz nebensächliche Rolle spielte. Eine solche Judikatur würde es erst ermöglichen, mit der Zeit das Gefährdungsprinzip auch auf andere, mit Gefahr für dritte Personen verbundene Betriebe auszudehnen. [1])

B. II. 1. a)

Im Folgenden ist es nunmehr mein Bestreben, unter Innehaltung der vom A. G. gebrauchten Anordnung, die in den §§ 7—20 enthaltenen Haftpflichtbestimmungen ähnlichen oder abweichenden Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts, mit anderen Worten die lex specialis der lex generalis gegenüber zu stellen, und zu zeigen, wie das Sondergesetz in teilweiser Anlehnung an das B. G. B. Ergänzung findet. Es kann hierbei nicht jedes Wort des neuen Gesetzes inter-

1) So von Damm in D. J. Z. vom 1. Juli 1909.

pretiert und kritisch beleuchtet werden, sondern es muß genügen, die Hauptbegriffe der einzelnen Paragraphen, die zu einem Vergleich oder einer Gegenüberstellung mit denjenigen des B. G. B. drängen, im Hinblick auf das verschiedene Haftungsprinzip zu behandeln.

Was zunächst die Stellung des § 7 A. G. als Ganzes zum B. G. B. betrifft, so entsteht die Frage, ob in dem Tatbestand des § 7 Abs. 1 eine Handlung zu erblicken ist, die unter die Haftungsvorschriften des 25. Titels des B. G. B. „unerlaubte Handlungen" fällt, soweit nicht Spezialbestimmungen des A. G. dem entgegenstehen, und ob die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes durch die Vorschriften über unerlaubte Handlungen ergänzt werden dürfen. Die Frage dürfte ohne weiteres zu bejahen sein, um so mehr, als das Reichsgericht in mehreren Entscheidungen für den Eisenbahnbetrieb auf die Anwendbarkeit der Bestimmungen des genannten Titels des B. G. B. hinweist. So die Entscheidung Bd. 53 S. 120: „In dem 25. Titel des die einzelnen Schuldverhältnisse behandelnden Abschnittes des B. G. B. haben . . . . Bestimmungen Aufnahme gefunden, nach welchen in gewissen Fällen Personen für den einem Anderen erwachsenen Schaden außerkontraktlich auch dann aufzukommen haben, wenn feststeht, daß derselbe nicht auf einem ihnen zur Last fallenden schuldhaften Verhalten beruht (§§ 829, 833, 835). Schon die Einreihung dieser Vorschriften in den . . . . Titel spricht dafür, daß das Gesetz wenigstens bei den in diesem Titel enthaltenen Bestimmungen, wo es von unerlaubten Handlungen spricht, diesen Ausdruck in einem vom bisherigen Sprachgebrauch abweichenden weiteren Sinne verstanden wissen will." Weiter Bd. 60 S. 302 und 303: „Der Titel begreift unter der Gesamtbezeichnung „unerlaubte Handlungen" die Verpflichtungen aus einem positiv festzustellenden

schuldhaften Verhalten (§§ 823, 824, 825, 826, 839), wie solche aus einem vermuteten, durch Gegenbeweis zu widerlegenden Verschulden (§§ 831, 832, 836), daneben aber auch Tatbestände einer bloßen objektiven Haftung, die weder den Nachweis eines Verschuldens des Schadenersatzpflichtigen erfordern, noch auch nur den Gegenbeweis eines Nichtvorhandenseins dieses Verschuldens zulassen (§§ 829, 833, 835). Während der Bestimmung des § 829 der Gedanke der Berücksichtigung einer Anstandspflicht zu Grunde liegt, enthalten die §§ 833 und 835 Fälle einer sogenannten Gefährdungshaftung: Wer in seinem Interesse durch von ihm unterhaltene Einrichtungen seine Mitmenschen oder deren Eigentum gewissen Gefahren aussetzt, muß auch den Schaden ersetzen, der infolge dieser Gefährdung entstanden ist." (Vgl. zu § 833 Prot. Bd. 2 S. 647.)

Zu den auf dem Gedanken einer solchen Gefährdungshaftung beruhenden Gesetzen gehört, wie wir oben unter I. 2 gesehen haben, auch der § 7 A. G., und ist damit die Möglichkeit einer ergänzungsweisen Anwendung der §§ 823 ff. B. G. B. dargetan.

Der erste Halbsatz des § 7: „Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt, oder eine Sache beschädigt" beruht im Wesentlichen auf der Frage: Welcher Unfall ist als „bei dem Betriebe" geschehen zu betrachten? Doch kann die Frage hier nicht beantwortet werden, da eine Definition des aus dem § 1 R. H. G. übernommenen Begriffes zu einem den Rahmen dieser Arbeit weit überschreitenden Vergleich von Eisenbahn- und Automobilhaftpflicht führen würde. Soweit die Begriffe in beiden Gesetzen sich decken, sei auf die Literatur und Rechtsprechung zu § 1 R. H. G. verwiesen.

Wo dagegen eine Definition auftretender Begriffe

aus bürgerlichem Recht möglich ist, diene sie zur Vervollständigung der Arbeit.

Der Begriff „Mensch" ist zwar nirgends definiert, doch ist aus § 1 B. G. B.: „Die Rechtsfähigkeit des Menschen beginnt mit der Vollendung der Geburt" unzweifelhaft zu entnehmen, daß in unserer heutigen Rechtssprache nur der lebende rechtsfähige Mensch gemeint sein kann, da nicht rechtsfähige Menschen unserem Recht überhaupt unbekannt sind. Versteht man physiologisch unter „Mensch" nur ein Wesen, das vom Menschen erzeugt und vom Menschen geboren ist, so darf auf die Körperbildung oder Lebensfähigkeit keine Rücksicht genommen werden. Solange aber der Embryo sich im Mutterleibe befindet, also vor der Geburt, ist noch kein Mensch vorhanden. Wohl ist die Leibesfrucht Gegenstand rechtlicher Fürsorge (§§ 844, 1716, 1912, 1918, 1923, 1963, 2043, 2141 B. G. B.), aber die Verletzung des Lebens der Leibesfrucht wird zivilrechtlich nicht geschützt. Da die Leibesfrucht als Teil der Mutter gilt, kann sie aus gegenwärtigem Gesetz keine Ansprüche nach der Geburt herleiten, wenn sie infolge eines Unfalles der Mutter körperlich verletzt worden und als Krüppel zur Welt gekommen ist, oder wegen einer infolge des Unfalls eingetretenen Frühgeburt schwächlich bleibt. Aus Billigkeit von den unbestreitbaren Begriffsmerkmalen abzugehen und schon bei einer Verletzung des „menschlichen Wesens" im Mutterleibe für das A. G. eine ausnahmsweise Haftpflicht zu konstruieren, wie es Eger S. 80 will, scheint mir nicht am Platze.

In bewußter Anlehnung an die §§ 823, 843, 845, 847 spricht das A. G. weiter von der „Verletzung des Körpers oder der Gesundheit eines Menschen" und läßt durch diese Gleichstellung keinen Zweifel mehr, daß nicht nur rein mechanische Störungen der körperlichen Integrität einen Ersatzanspruch begründen, son-

dern auch bloß psychische Funktionsstörungen bei sonstiger körperlicher Unversehrtheit als Körperverletzungen anzusehen sind, wie das bisher auch von der Rechtsprechung gehandhabt worden ist. Die beiden Begriffe: Verletzung des Körpers und Verletzung der Gesundheit, als fest umgrenzte einander gegenüber zu stellen [1]), erscheint mir verfehlt, da die Gesundheitsverletzung wohl stets die Folge einer Verletzung des Körpers ist, sofern man unter „Körper" nicht nur die äußere menschliche Erscheinung, sondern auch die nicht immer kontrollierbaren inneren Funktionen versteht. Hieraus ergibt sich auch, daß die Körperverletzung nicht durch eine körperliche Einwirkung entstanden zu sein braucht, sondern ebenso durch eine Gemütserschütterung (Entsetzen etc.) verursacht sein kann. Voraussetzung ist allerdings für das A. G., abweichend vom B. G. B., daß die Körperverletzung durch ein zeitlich bestimmbares, den regelmäßigen Betrieb in außergewöhnlicher Weise unterbrechendes Ereignis beim Betriebe des Kraftfahrzeuges geschehen ist, während eine Reihe nicht auf ein solches zeitlich bestimmbares Ereignis zurückführender, vielmehr auf einen längeren Zeitraum sich verteilender Einwirkungen, durch deren Fortsetzung und Zusammenwirken erst allmählich die Beschädigung der Gesundheit sich entwickelt, keinen Anspruch aus gegenwärtigem Gesetze zur Entstehung gelangen läßt [2]).

Ein geistiger Arbeiter, dessen Nervensystem durch die von einer benachbarten Auto-Garage ausgehenden Geräusche und Erschütterungen leidet oder gänzlich gestört worden ist, kann daher lediglich als Eigentümer auf Grund der §§ 906, 1004 B. G. B. auf Unterlassung klagen oder erst bei Nachweis eines schuld-

1) So Planck Anm. 2 zu § 823, B. G. B. u. Krause S. 58.
2) R. G. 6. 7. 88 in Bd. 21, S. 77.

haften und widerrechtlichen Handelns auf der Gegenseite Schadenersatz verlangen.

Auch solche Körperverletzungen, die nicht für den Augenblick gesundheitsstörend sind, kommen für Ersatzansprüche nach dem A. G. nicht in Frage. Ergänzend greifen hier die strafrechtlichen und die zivilrechtlichen Bestimmungen ein. Trotz der allgemein anerkannten Übereinstimmung des Begriffes der Körperverletzung im Strafgesetzbuche (§§ 223, 224, 226) und im vorliegenden Gesetze zeigt sich gerade in den angedeuteten Fällen der wesentlich verschiedene Gesichtspunkt, unter dem der Begriff zu behandeln ist: auf der einen Seite Strafe, auf der anderen Schadensersatzanspruch als Folge der Körperverletzung. Einwirkungen auf den Körper einer Person, die nur ein körperliches Mißbehagen hervorrufen, geben dem Betroffenen zwar evtl. das Recht, den Einwirkenden wegen Mißhandlung oder Körperverletzung nach § 223 St. G. B. zur Verantwortung zu ziehen, eine Schadenersatzforderung auf Grund vorliegenden Gesetzes steht ihm aber nicht zu, es sei denn, daß er auch einen vermögensrechtlichen Nachteil erlitten hat, indem er zum Beispiel den Arzt zu Rate zog oder seine Arbeit versäumte [1]). Schon hier zeigt sich, daß in dem A. G) die Erwägung leitend gewesen ist, die Grundsätze der Schadenersatzpflicht bei unerlaubten Handlungen (§§ 249 ff., 823 ff.) n i c h t in ihrem vollen Umfange auf die Schadenersatzpflicht aus § 7 A. G. zu übertragen. Deshalb können in dem obengenannten Falle die Bestimmungen des § 847 B. G. B. über Ersatz des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist (Schmerzensgeld, körperliche Entstellung) nur dann zur Anwendung kommen, wenn zugleich die allgemeinen Voraussetzungen des B. G. B. für Schadenansprüche aus

1) R. G. Bd. 57, S. 55.

unerlaubten Handlungen vorliegen und substantiiert sind.

Empörung in Automobilkreisen herrscht anscheinend darüber, daß auch eine nur mittelbar mit dem Betriebe in Zusammenhang stehende Körperverletzung einen Schadenanspruch entstehen läßt, doch ist für die Wissenschaft ein Abgehen von den geltenden Grundsätzen nicht wohl möglich. Es ist nicht zu verkennen, daß manche derartige Entscheidungen auf den ersten Blick unbillig erscheinen; ihre juristischen Begründungen zeigen aber das strenge Festhalten an dem Kausalitätsgedanken, indem die Verletzung oder Tötung, wenn auch durch Vermittlung von Zwischengliedern, stets auf das die Kausalitätsreihe anstoßende verletzende Betriebsereignis zurückgeführt wird. So ist es nur folgerichtig, einen mittelbaren Zusammenhang dann anzunehmen, wenn die nach einem Unfall nötig gewordene Operation den Tod des Verletzten veranlaßt, oder der infolge eines Zusammenstoßes geisteskrank Gewordene sich selbst tötet [1]).

Die weitere Frage: War die Verletzung die Folge gerade dieses Betriebsunfalles, d. h. stand sie mit letzterem in kausalem Zusammenhang? führt zu den aus der Theorie und Praxis des Strafrechts zu entnehmenden Grundsätzen, die zusammengefaßt wohl am annehmbarsten in der Lehre von der adäquaten Verursachung vertreten sind. Um im Rahmen dieser Arbeit zu bleiben, muß es genügen, unter Hinweis auf die zutreffenden Ausführungen Kirchners den Standpunkt des Reichsgerichts als mit dieser Theorie im Wesentlichen übereinstimmend zu finden [2]). Er drückt sich m. E. schon in dem Zugeständnisse aus, „daß der ursächliche Zusammenhang zwischen einem Unfall und

1) R. G. Bd. 66, S. 407.

2) Kirchner S. 37 ff. und die dort zit. Entscheidungen.

einer bestimmten Krankheitserscheinung so wenig mit unbedingter mathematischer Gewißheit nachzuweisen ist, daß im praktischen Leben der hohe Grad von Wahrscheinlichkeit, der bei möglichst erschöpfender und gewissenhafter Benutzung der vorhandenen Erkenntnismittel entsteht, der Wahrheit gleichgestellt und zur Begründung der richterlichen Überzeugung für genügend erachtet werden müsse. (R. G. 11. 10. 1895, E. E. XII, S. 242). Da somit der Kausalzusammenhang nur durch Schlußfolgerung aus anderen Tatsachen gewonnen werden kann, so muß es genügen, daß dem Richter Tatsachen dargetan werden, aus denen er nach dem im § 287 C. P. O. statuierten Prinzip der freien richterlichen Beweiswürdigung den Schluß ziehen kann, daß erfahrungsgemäß und nach dem natürlichen Laufe der Dinge der Schaden durch diese Tatsachen verursacht worden ist; des Nachweises der Abwesenheit aller sonst noch vielleicht denkbaren Ursachen, die den Schaden herbeigeführt oder doch zu seinem Eintritt mitgewirkt haben könnten, bedarf es zur Annahme der Kausalität nicht [1]). „Der objektive ursächliche Zusammenhang erfordert nicht mehr, als daß Anfang und Ende — die erste, einen Kausalverlauf einleitende Tatsache und die Wirkung — durch eine ununterbrochene Kette von mitwirkenden Tatsachen verknüpft sind. Ob jedes Glied der Kette in seiner genauen Gestaltung erkannt werden kann, erscheint gleichgültig, wenn die verbindenden Glieder nur insoweit erkannt werden können, daß das Dazwischentreten eines dem bisherigen natürlichen Verlaufe fremden, neuen Kausalmoments ausgeschlossen erscheint." (R. G. 19. 3. 1900. J. W. Bd. 29, S. 396 Nr. 18.)

1) R. G. 27, V. 1892, 9. IV. 1896, Seufferts Archiv, Bd. 48, S. 41, Bolze XXIII, Nr. 163; R. G. 13. I. 08, J. W. 196 Nr. 10; 19. III. 00, 2. IV. 00, EE. XVII, 221, 232.

Was den Begriff der Sachbeschädigung betrifft, die nach dem A. G. im Gegensatze zum R. H. G. ebenfalls eine Haftung begründet, so wird man ihn ohne Bedenken mit dem in § 833 B. G. B. enthaltenen gleich setzen können. Ähnlich wie bei der Körperverletzung, kann man auch hier die Sachbeschädigung des § 303 St. G. B. zur Definition heranziehen, wenn man dabei nicht außer Acht läßt, daß zwar das Objekt in beiden Gesetzen dasselbe ist, die Anwendung des vorliegenden Gesetzes aber im Gegensatz zum Reichs-Strafgesetzbuch eine wertvermindernde Veränderung der Sache, die in Geld anzuschlagen ist, voraussetzt. Im übrigen ist für den Begriff der Sache § 90 B. G. B. maßgebend: „Sachen im Sinne des Gesetzes sind nur körperliche Gegenstände". Daß hierunter sowohl bewegliche Sachen, namentlich Tiere, als auch unbewegliche, wie Grund und Boden mit dem, was darauf eingebaut und eingepflanzt ist, also wesentliche Bestandteile, Zubehör und Früchte (§§ 93—95, 97, 98, 99 B. G. B.) fallen, ist bekannt; daß völlig wert- und bedeutungslose Sachen nicht unter § 7 A. G. fallen können, ist bei der Tendenz des Gesetzes, nur wirklich berechenbaren Schaden zu ersetzen, begreiflich, schließt aber auch keine Abweichung vom B. G. B. in sich, denn auch nach § 823 B. G. B. wird man Schadensersatz nur dann fordern können, wenn die Erhaltung der Sache durch das Interesse, was der Eigentümer an ihr nimmt, von Wert für ihn ist. Hier wie dort würde der Anspruch auf Ersatz des Schadens für Zerstörung oder Beschädigung einer wertlosen Sache, d. h. auf Wiederherstellung oder den dazu erforderlichen Geldbetrag (§§ 249, 253) gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstoßen (§§ 226, 242 B. G. B.). Andererseits ist nicht unbedingt erforderlich, daß eine f r e m d e Sache beschädigt wird. Eine Ersatzpflicht kann auch dann entstehen, wenn der Fahrzeughalter

eine ihm selbst gehörende Sache verletzt, und zwar dann, wenn ein Anderer, der im Besitze der Sache ist, auf Grund seiner Rechtsbeziehungen zu derselben, als der Verletzte erscheint [1]).

Als „Beschädigung" einer Sache ist jede Verschlechterung derselben in quantitativer und qualitativer Hinsicht, aber auch ihre vollständige Zerstörung zu verstehen. Was die Besitzentziehung einer Sache ohne eigentliche Beschädigung ihrer Substanz betrifft, wie z. B. das durch einen Zusammenstoß oder Brand begünstigte Entweichen von Tieren, so bin ich mit Eger [2]) der Ansicht, daß auch eine solche Sachvernichtung unter das Gesetz fällt, da dieses Entweichen mit dem Unfall zwar nicht im notwendigen, jedoch im entsprechend wahrscheinlichen, d. h. adäquaten Zusammenhang steht. Hingegen kann ich auch keine mittelbare Kausalität mehr annehmen, wenn beim Kollidieren eines Kraftfahrzeugs mit einem beladenen Fuhrwerk unbeschädigte Waren von letzterem heruntergestohlen werden [3]). Im Rechtssinne kann darin keine Kausalität erblickt werden; die Art des eingetretenen Schadens ist der Ursache nicht adäquat, da es im allgemeinen nicht die Folge eines derartigen Zusammenstoßes zu sein pflegt, daß hierbei Gegenstände gestohlen werden. Von einer Kausalität des angeblich schädigenden Betriebsereignisses zu sprechen, wenn diese Handlung nur die Möglichkeit geschaffen hat, daß der Schaden eintreten konnte, ist lediglich im Sinne der reinen Logik angängig, in der Rechtswissenschaft würde eine derartige Unbegrenztheit der Kausalmöglichkeiten zu unhaltbaren Ergebnissen führen.

Wie bei der Körperverletzung, muß es sich bei den unter dieses Gesetz fallenden Sachbeschädigungen

1) Vgl. Kirchner S. 46. 2) S. 97. 3) a. A. Eger S. 98.

um solche handeln, die durch ein mit dem Betrieb in Verbindung stehendes, die Regelmäßigkeit 'des Betriebes in außergewöhnlicher Weise unterbrechendes, zeitlich bestimmbares Ereignis verursacht sind. Unglücklicherweise ist daher gegen wesentliche Belästigungen des Automobilverkehrs, das Aufwirbeln von Staub und das Wegschleudern von Schmutz und Wasser, in den Haftpflichtbestimmungen keine Handhabe gegeben, da sie als freilich durch die Schnelligkeit verstärkte, aber doch mit Naturnotwendigkeit auftretende Folgen des Betriebes zu gelten haben. Und doch kann man hier von einer Lücke im Gesetz nicht sprechen, wenn man bedenkt, wie schwierig, ja fast ausgeschlossen es ist, hierbei den einzelnen Automobilhalter zur Rechenschaft zu ziehen, den Beweis zu erbringen, wo es doch in der Hauptsache der nicht mehr zu unterdrückende Automobil v e r k e h r , nicht der einzelne Fahrer ist, der in dieser Hinsicht wirklich, oft sogar beträchtlich, schädigend wirkt.

Nicht zu vergessen ist, daß hier wieder das B. G. B. helfend eingreift, indem es dem Straßenanwohner, soweit er Eigentümer ist, die Berufung auf die allgemeinen Bestimmungen über die Abwehr der Immissionen ermöglicht, um unzulässige Einwirkungen auf sein Grundstück abzuwehren. Es sind die zur Genüge bekannten negativen bezw. positiven Vorschriften der §§ 906 und 1004. So kann die negatorische Klage aus § 1004 gegen einen durch Erschütterungen, Geräusche, Benzindämpfe etc. störenden Großbetrieb eines Automobilunternehmens zum Ziel führen, doch ist dabei immer zu bedenken, daß dem Nachbar aus § 906 die Einrede zusteht, Kläger müsse die Störung als den örtlichen Verhältnissen entsprechend dulden, und daß ihm außer der Unterlassungsklage aus dem A. G. keinerlei Anspruch auf Schadenersatz zusteht, eben weil kein Unfall, keine plötzliche Einwirkung vorliegt.

Der zweite Halbsatz des § 7 Abs. 1: „so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen" fordert direkt zu einem Vergleich mit dem fast wörtlich übereinstimmenden § 833 Abs. 1 B. G. B. und namentlich zu einer Gegenüberstellung des Tierhalters und Fahrzeughalters heraus.

In der Tat ist der Ausdruck „Halter" dem § 833 nachgebildet. Zwar hatte der erste Entwurf (1906) im Anschluß an § 1 des Haftpflicht-Gesetzes den Ausdruck „Betriebsunternehmer" gewählt und die Begründung hierzu ausgeführt: „Der Begriff des Betriebsunternehmers ist hier der gleiche wie im R. H. G. und im Art. 105 des E. G. B. G. B.; es ist daher derjenige als Unternehmer anzusehen, für dessen Rechnung und Gefahr der Betrieb stattfindet." Doch hat der zweite Entwurf den in dem Gegenentwurf des Kaiserlichen Automobilklubs vorgeschlagenen Begriff des „Halters" an die Stelle gesetzt und folgenderm aßen begründet: „Gegen den ersteren Ausdruck ist nicht ohne Grund das Bedenken geltend gemacht worden, daß sich damit leicht der Begriff des gewerblichen Unternehmens verbinde, der hier nicht in Frage komme. Dem Sprachgebrauch ist es in der Tat fremd, den Besitzer eines Luxusautomobils als Betriebsunternehmer zu bezeichnen. Dagegen entspricht es der auch im Verkehr üblichen Ausdrucksweise, von demjenigen zu reden, der ein Kraftfahrzeug „hält". Der Ausdruck ist außerdem durch den § 833 B. G. B., der die Haftung des Tierhalters regelt, bereits in die Rechtssprache eingeführt und die Auslegung, welche die Bezeichnung dort in der Rechtssprechung gefunden hat, wird auch für den Begriff des Fahrzeughalters verwertet werden können."

Hieraus ergibt sich deutlich, daß mit dem Gesetz gewordenen Begriff kein Gegensatz zu dem früheren „Betriebsunternehmer", sondern eine Verallgemeine-

rung bezweckt war, und ist daher Eger [1]) beizustimmen, wenn er die irrige Folgerung, daß der Betriebsunternehmer bei einem größeren Kraftfahrbetrieb nicht unter den Begriff Halter zu bringen sei, zurückweist und ausführt: „Der Ausdruck „Halter" deutet nur an, daß außer dem Betriebsunternehmer auch die in ähnlichen wirtschaftlichen Beziehungen zu dem Fahrzeug stehenden Personen als Haftpflichtige in Betracht kommen. Halter ist, soweit es sich um ein mit Betrieb zu bezeichnendes Unternehmen handelt, eben nichts anderes als Betriebsunternehmer; z. B. verbindet der Sprachgebrauch mit dem Ausdruck Fuhrhalter, Fuhrhalterei, Posthalter, Posthalterei ausdrücklich den Begriff des Gewerbebetriebes."

Zur Begriffsbestimmung muß daher sowohl die bisherige Rechtssprechung zu § 1 R. H. G. wie zu § 833 B. G. B. herangezogen werden, wenn freilich auch zugegeben werden muß, daß eine alle Fälle deckende Begriffsbestimmung schwer oder garnicht zu finden ist. Gerade deshalb erscheint es mir etwas summarisch, mit Eger die Versuche Isaacs [2]), Krauses [3]), Hallbauers [4]) und Kirchners [5]), den flüssigen Begriff einigermaßen zu umgrenzen, „Definitionen" zu nennen und kurzerhand als „unrichtig, ungenau und nicht den Kernpunkt treffend", zu bezeichnen. Sie alle bringen ihre Begriffsbestimmungen unter einem gewissen Vorbehalt, faßt unentschlossen, aber sie gelangen doch durch Anführung einer Menge von praktischen Fällen und Entscheidungen zu demselben wohl verwertbaren Resultat, wie Eger, der freilich mehr Material heranziehen konnte. Gewagt erscheint lediglich die jedes lange Überlegen kurz abschneidende Definition von Isaac S. 12: „Halter ist regelmäßig kein anderer, als

1) S. 103. 2) S. 12. 3) S. 60. 4) S. 8, 213. 5) S. 53 ff.

der Besitzer des Fahrzeugs, und zwar der unmittelbare Besitzer."

Auszugehen ist von der Begründung des zweiten Entwurfs: „Als Halter ist danach anzusehen, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauche hat, insbesondere den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt, ohne daß es dabei ein Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Fahrzeuges ist oder als Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das Fahrzeug verwendet. Nicht als Halter des Fahrzeugs hat dagegen derjenige zu gelten, dem lediglich die Benutzung des Fahrzeugs, sei es entgeltlich, sei es unentgeltlich, überlassen wird, während der Überlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des Fahrzeuges verursacht werden. Durch eine solche Überlassung des Gebrauchs wird die Rechtsstellung des Fahrzeughalters nicht berührt; er haftet daher auch für die Schäden, die bei Verwendung des Fahrzeugs durch den Anderen verursacht werden. Dies ist nicht unbillig, denn die Verwendung ist hier auf den Willen des Fahrzeughalters zurückzuführen, und wenn man diesen von der Haftung befreien wollte, würde es an jeder Gewähr dafür fehlen, daß der Beschädigte in der Lage ist, sich an einen zahlungsfähigen Schuldner zu halten."

Die nahe Verwandtschaft mit dem Begriff des „Betriebsunternehmers" wird klar, wenn wir die Literatur und die Rechtssprechung des R. H. G. zur Auslegung dieses Begriffes heranziehen. Die von Eger [1]) in erschöpfender Weise herangezogenen Quellen bezeichnen als Betriebsunternehmer diejenige physische oder juristische Person, welche den Bahnbetrieb für eigene Rechnung und Gefahr, im eigenen Namen und

1) S. 104 ff.

daher auch zum eigenen Vorteil ausübt, sodaß das ökonomische Ergebnis des Betriebes ihr zufällt. Dieses Moment, nicht das Eigentum oder die Betriebsführung, ist entscheidend. Freilich ist die Anwendbarkeit dieser Auslegung auf den Begriff „Fahrzeughalter" beschränkt auf den Betrieb eines öffentlichen Automobilfuhrunternehmens, wo bei einem konzessionierten Betrieb von Automobildroschken, der vom Inhaber für eigene Rechnung und Gefahr geführt wird, letzterer als haftpflichtiger Halter anzusehen ist, ebenso wie der Fiskus oder die Gemeinde für die Feuerwehr-Spritzen- und Dienstautomobile haftet.

Für die bei weitem überwiegende private Haltung von Automobilen muß auf die Auslegung des im § 833 B. G. B. zum ersten Male in die Gesetzgebung eingeführten Begriffs „Tierhalter" zurückgegangen werden, denn wenn dieser Begriff auch zu den umstrittenen und ungeklärten gehört, so möchte ich doch mit Kirchner [1]) annehmen, daß das neue Gesetz die Formulierung des Halterbegriffs, wie sie sich aus den Entscheidungen des höchsten Gerichtshofs herauskristallisiert, als praktisch verwertbar billigt.

Danach ist als Halter derjenige zu bezeichnen, der im eigenen Interesse durch Gewährung von Obdach und Unterhalt die Sorge für das Tier übernommen hat, und zwar nicht bloß zu einem vorübergehenden Zwecke, sondern auf einen Zeitraum von einer gewissen Dauer [2]).

Indem das Gesetz denjenigen, der wirtschaftlich den Nutzen von dem Tiere hat, die damit verbundene Gefahr tragen läßt, zielt es nicht auf einen juristischen, sondern auf einen wirtschaftlichen Begriff ab. Die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Auffassung des

1) S. 47.

2) R. C. 3. VII. 02, Bd. 52, 117; 2. VII. 03, Bd. 55, 163; 20. XI. 05, J. W. 06, 62 Nr. 14; 15. II. 06, J. W. 197 Nr. 14.

Lebens müssen also maßgebend sein bei der Beantwortung der Frage, unter welchen Voraussetzungen man sagen kann, daß jemand ein Tier hält [1]).

Unabhängig von den Fragen des Eigentums, des Besitzes oder sonstiger Rechte am Tier, handelt es sich beim Halten eines Tieres immer nur um ein rein tatsächliches Verhältnis; es kommt also nicht auf das Eigentumsrecht, sondern auf den Eigenbesitz an. Aber auch der Eigenbesitzer des § 872 B. G. B. braucht nicht notwendig zugleich Halter zu sein. Wenn er nur mittelbarer Besitzer ist, so wird häufig nach Maßgabe der gegebenen Umstände der von ihm verschiedene unmittelbare Besitzer (der Fremdbesitzer) Halter des Tieres. Ausdrücklich verwirft die hier zitierte Entscheidung des R. G. vom 2. 7. 1903 die Ansicht, wonach es erheblich sein würde, zu welchem Zwecke das Tier gerade in dem Augenblick gebraucht wurde, wo es den Schaden anrichtete, da nach dem Sprachgebrauch unter dem Halten eines Tieres nicht eine augenblickliche Benutzung, sondern nur ein Verhältnis von einiger Dauer verstanden werden könne.

Daß allerdings „der aus dem Sprachgebrauch geschöpfte Begriff nicht ausnahmslos herrschen könne", bezeigt die zweifellos von Billigkeitsrücksichten geleitete und vielfach mißdeutete [2]) Entscheidung des Reichsgerichts vom 20. 11. 1905 (J. W. 06, 62 Nr. 14, wonach derjenige, der ohne Entgelt, bloß aus nachbarlicher Gefälligkeit sein Pferd einem Anderen zu einer Ausfahrt geliehen hatte, von der Verantwortung des Tierhalters für einen während des fremden Gebrauchs geschehenen Tierschaden frei gelassen wurde. In der Begründung ist von dem Erfordernis der Obdach- und Unterhaltsgewährung als zum Tierhalterbegriff nicht in jedem Falle erforderlich abgesehen, aber das Mo-

1) Planck, B. G. B. 2, Seite 1017.

2) Vgl. z. B. Schumacher in J. W. 35, 06. S. 159.

ment der nicht bloß vorübergehenden Dauer aufrecht erhalten, indem gesagt wird: das Pferd sei zwar nicht für die Dauer, wohl aber für eine gewisse Zeit aus dem Wirtschaftsbetriebe des bisherigen Tierhalters ausgeschieden, denn es habe nicht ihm, sondern dem anderen zum alleinigen Nutzen als Betriebsmittel gedient und der andere habe das Tier zur selbständigen Verwendung gehabt und die tatsächliche Gewalt über das Tier ausgeübt.

Richtig folgert Kirchner[1]) hieraus, daß derjenige, dem ein fremdes Tier nur zu einer einzigen, von vornherein bestimmten Arbeitsleistung dient, nicht Tierhalter wird, da er in demselben Augenblick sein Disponierungsrecht über das Tier auch schon verbraucht, die Grenzen der Verwendung schon bestimmt hat. Vielmehr bleibt der bisherige Tierhalter Herr des Tieres in wirtschaftlichem Sinne und damit verantwortlich für das, was das Tier unter der fremden Führung anrichtet. Andererseits wird derjenige zum Tierhalter, dem das Tier mit der Möglichkeit freier wirtschaftlicher Verfügung, wenn auch nur beschränkte Zeit, überlassen worden ist. Wann das eine oder das andere der Fall ist, ist eben Tatfrage.

Ebenso wie das Halten eines Tieres, bedeutet aber auch das Halten eines Kraftfahrzeuges ein tatsächliches Verhältnis, und deshalb ergeben sich in analoger Anwendung vorstehender Ausführungen für den Halter eines Kraftfahrzeugs folgende wesentliche Merkmale: Die Benutzung im eigenen wirtschaftlichen Interesse und die Fürsorge für die Erhaltung des Wertes und der Benutzbarkeit des Fahrzeugs, die nicht auf eine vorübergehende Zeit beschränkt ist[2]). Selbstverständlich ist dabei nicht immer ein direktes Geld- oder Erwerbsinteresse, wie es bei einem öffentlichen Kraft-

1) S. 50. 2) So Eger, S. 107, 108.

fahrzeugbetriebe wohl meistens vorliegt, zu fordern, sondern es genügt eine Nutzbarmachung im eigenen Interesse, sei es auch nur zur Befriedigung der Bequemlichkeit oder eines Luxusbedürfnisses.

Andererseits genügen bloß persönliche Rechtsbeziehungen, wie das Recht, die Übergabe eines Fahrzeugs zur eigenen Nutzung zu fordern, nicht, um Iemanden zum Halter zu stempeln, wie denn auch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg vom 22. 5. 1906, die Haltereigenschaft mit Recht bei demjenigen verneint, der ein Fahrzeug gekauft, aber noch nicht übergeben erhalten hat.

Weiter ist für den Begriff des Fahrzeughalters, wie für den Begriff des Tierhalters, von Wichtigkeit die Frage, wem die Sorge für die Erhaltung des Wertes und der Benutzbarkeit des Fahrzeugs obliegt. Darunter wird in der Hauptsache zu verstehen sein: die Beschaffung eines eigenen oder gemieteten Aufbewahrungsortes für das Fahrzeug, die Anschaffung der Betriebsmittel, des Benzins etc., die Tragung der Reparaturkosten, die Bezahlung des Chauffeurs.

Daß das Verhältnis eine gewisse Dauer haben muß, ist eigentlich selbstverständlich und wird durch die R.G. Entscheidungen vom 15. 2. 1906 J. W. S. 197; 6. 4. 1904, J. W. S. 406 bestätigt, wonach unter „Halten eines Tieres nicht eine augenblickliche Benutzung, sondern nur ein Verhältnis von einiger Dauer verstanden werden kann". Die analoge Anwendung ergibt, daß die Eigenschaft des Fahrzeughalters nicht dadurch erlischt, daß ein Anderer das Fahrzeug vorübergehend in seinem Interesse benutzt und die Benutzung für den Halter ausgeschlossen ist. Ähnlich sagt auch die Entscheidung des R. G. vom 3. 7. 1902, Bd. 52 S. 117: „Wenn nun auch der Verwalter unbefugt in seinem Privatinteresse mit den Pferden gefahren war, so wurde er doch durch solche Verfügung über die Pferde

zu einem ganz vorübergehenden Zwecke nicht selbst Tierhalter". Für den Automobilhalter kommen wir schon auf Grund des Gesetzes § 7 Abs. 3 zu demselben Resultat. Denn wenn dort gesagt ist, daß im Falle der Inbetriebsetzung eines Fahrzeugs wider Willen und Wissen des Halters nicht der Halter, sondern der Täter haftet, so soll damit keineswegs der unbefugte Benutzer als Halter bezeichnet werden, sondern der Ausdruck „an Stelle des Halters" zwingt zur Folgerung, daß der bisherige Halter seine Haltereigenschaft beibehält, aber für diesen singulären Fall nicht haftet. Weiter aber ist aus der nur einen bestimmten Fall regelnden Gesetzesbestimmung zu folgern, daß einerseits der Halter nicht in jedem Falle momentaner Besitz- (Verfügungs-) entziehung seine Eigenschaft verliert, andererseits demjenigen, der sich die momentane Verfügungsgewalt anmaßt, nicht ohne Weiteres die Eigenschaft als Halter zufällt. Wird allerdings die Benutzungsmöglichkeit für einen normaler Weise unbegrenzten Zeitraum beseitigt (Diebstahl, Pfändung), so endigt die Haltung[1]).

Der praktisch wohl am häufigsten vorkommende Fall der zeitlich begrenzten Aufgabe der Verfügungsgewalt über ein Kraftfahrzeug ist der des Vermietens oder Verleihens. Doch ist mit den analogen Entscheidungen der Oberlandesgerichte Hamburg (Hans. Gerichtsz. 1907 Beibl. 143) und Stuttgart (Recht 1905 S. 472), wonach der Reitbahnbesitzer, der sein Pferd einem Rennklub vermietet, damit der Reiter es bei einem Rennen benutze, sowie der Reitstallbesitzer, der ein Pferd zu einem Spazierritt vermietet, Tierhalter

1) Vgl. O. L. G. Colmar, 14. III. 06, Rechtsprechung Bd. 14, S. 50. Anders Schumacher in J. W. 1906, S. 159: „Tierhalter ist nicht nur der Eigentümer, sondern auch derjenige, der in eigenem Interesse, wenn auch nur vorübergehend, die Verfügungsgewalt über das Tier hat.

bleibt, nicht viel für die Frage, wer als Halter eines vermieteten Automobils zu betrachten ist, gewonnen. Sicher ist daher Eger [1]) beizupflichten, wenn er den von Hallbauer aufgestellten Satz: „Wird ein Automobil verliehen oder vermietet, und zwar so, daß der Leiher oder Mieter die Sorge für das Gefährt selbst übernimmt, es selbst lenkt oder lenken läßt, so gilt als Halter der Entleiher oder Mieter" nicht als allgemein verwendbar bezeichnet; doch beschränkt Hallbauer diesen Satz später (S. 212) ausdrücklich auf die Fälle, wo das Automobil „in der Weise vermietet wird, daß es vollständig der Leitung des Mieters unterstellt wird, der nunmehr die Bedienung des Fahrzeugs beschafft, es im Stande hält und seine Verwendung bestimmt".

Da der Sprachgebrauch den Mieter eines Fahrzeugs unterschiedslos als Halter bezeichnet, insofern also nur irreführend wirkt, so müssen wir die beiden gebräuchlichsten Arten, in den Besitz eines einem fremden Eigentümer gehörigen Fahrzeugs zu kommen, näher erörtern. Gewöhnlich wird man im Wege des Werkvertrages das Fahrzeug zu einer bestimmten Fahrt, ja auch zum alleinigen Gebrauch auf Widerruf mieten und ist dann nicht als Halter anzusehen, da man den Wagen nebst der Betriebskraft und den Chauffeur vom Vermieter gestellt erhält und zu dem Betrieb in keinerlei Beziehung steht. Gewinnt man dagegen die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug im Wege der Sachmiete, d. h. mietet jemand ein Automobil ohne Betriebsmittel, wie irgend eine Maschine, stellt er es in eigener Garage unter, übernimmt er die Sorge für Reinigung, Unterhaltung, Reparaturen, die Bezahlung des Chauffeurs und der Betriebsmittel, setzt er sich in ein so inniges Verhältnis zu dem Fahrzeug,

1) S. 112.

daß, wie Eger [1]) sagt, „das einzige Interesse des früheren Halters in dem bloßen Eigentumsrecht an dem Fahrzeug besteht", so ist er zweifellos als Halter zu betrachten. Daß ein solches Verhältnis das Erfordernis einer längeren Dauer in sich trägt, ist m. E. selbstverständlich.

Immerhin sind aber noch besondere Abmachungen zwischen Vermieter und Mieter möglich, die die Haltereigenschaft entgegen den obigen Ausführungen beeinflussen können, sodaß jeder einzelne Fall nach seinen besonderen Umständen beurteilt werden muß [2]).

Noch einige andere Grenzfälle, in denen die Ansichten der Kommentare teilweise auseinandergehen, Fälle, wobei es sich um den Übergang eines Automobils von einer Hand in die andere handelt, verdienen der Erwähnung und Entscheidung, soweit man mittels Analogieschlusses zu einem annehmbaren Resultat gelangt. Hier sind vor allem die praktisch wichtigen Haftungsmöglichkeiten bei Probefahrten zu erwähnen. Die vom Fabrikanten oder Händler im Interesse des Verkaufs gemachten Probefahrten ändern nichts an seiner Haltereigenschaft, auch wenn er den Kaufreflektanten mitnimmt, dagegen kann ich Hallbauer [3]) nicht zustimmen, wenn er den Kaufliebhaber, der ein Fahrzeug zu einer Probefahrt überlassen bekommen hat, Halter werden läßt; denn dieses Herrschaftsverhältnis ist in keiner Weise auf die Dauer berechnet, es ist im Gegenteil von vornherein zeitlich beschränkt, und wenn es auch dem oben erwähnten Falle der Sachmiete nahe kommt, so ist eben durch abweichende Abmachungen ein anderes Resultat erzielt [4]). Dieses

1) S. 111.

2) Vgl. Kirchner, S. 56; Hallbauer S. 212, 213.

3) S. 10.

4) So ist auch entsprechend der Entscheidung des O. L. G. Hamburg vom 16. I. 1909 (Recht 13 Nr. 834) ein Interessent, der

Übergangsstadium endet entweder damit, daß der Reflektant das Fahrzeug kauft, und dann wird er Halter, oder daß er es dem Fabrikanten zurückgibt, der durch diese vorübergehende Benutzung, die doch lediglich in seinem Verkaufsinteresse war, seine Haltereigenschaft nicht verloren haben kann.

Anders erscheint mir dagegen das Verhältnis, wenn der Käufer einen Kauf auf Probe abgeschlossen hat (495 B. G. B.). Ganz abgesehen davon, daß es unbillig wäre, dem Verkäufer, der sich für eine immerhin längere Zeit jeder Verfügungsgewalt über das Fahrzeug entschlagen hat, die strenge Haftpflicht an Stelle des doch schon den wirtschaftlichen Nutzen aus dem Fahrzeug genießenden Käufers aufzuerlegen, ist der hier bestehende Zustand umsomehr dem perfekten Kauf gleichzustellen, als ein Kauf auf Probe wohl in der Mehrzahl der Fälle in der Absicht und mit dem Erfolge abgeschlossen wird, daß der Interessent nach Ablauf der Probezeit den Gegenstand auch wirklich behält [1]).

Die ähnliche Frage, ob ein Fabrikant, der ein Automobil zur Reparatur erhalten hat und, um es nach Fertigstellung auf sein richtiges Funktionieren zu erproben, eine Fahrt unternimmt, als Halter anzusehen ist, erfährt ihre befriedigende, wenn auch nicht unbestrittene [2]) Beantwortung durch die Entscheidung des O. L. G. Karlsruhe, 16. 5. 1904 in D. J. Z. XI. 152, worin es heißt: „Das eigene Interesse, das der Tierhalter im Sinne des § 833 B. G. B. an der länger dauernden Gewährung von Obdach, Pflege und Unterhalt haben

---

ein Fahrzeug wenige Stunden in Verwahrung nimmt, um sich über die Frage des Ankaufs schlüssig zu werden, nicht als Halter anzusehen.

1) So auch Hallbauer und Eger, welch Letzterer hier wohl irrtümlich von einem Kauf „zur" Probe spricht.

2) Vgl. Hallbauer S. 10, Isaac S. 11.

muß, darf nicht schon darin erblickt werden, daß der Besorger des Tieres für diese Besorgung eine geldwertige Vergütung bezieht. Vielmehr muß dieses ein eigentliches Unternehmerinteresse im Sinne der Volkswirtschaft oder der Sozialgesetzgebung sein." Ein solches liegt nicht vor, wenn sich das Interesse des augenblicklichen Besitzers darauf beschränkt, daß er für die Wiederherstellung oder Erhaltung der Betriebsfähigkeit ein Entgelt bezieht. Wenn weder der Hufschmied, der ein Pferd zum Beschlagen erhält, noch der Bereiter, der das Pferd zureitet, als Tierhalter anzusehen ist (R. G. in I. W. 1905 S. 432 und J. W. 1906 S. 553), so kann auch der Fabrikant, der ein ihm zur Reparatur übergebenes Automobil auf einer Probefahrt benutzt, nicht als Halter angesehen werden, ein Ergebnis, das auch darin seine Rechtfertigung findet, daß dem Verhältnis des Fabrikanten zum Fahrzeug das Erfordernis einer gewissen Dauer vollkommen abgeht.

Eine Reihe von Fällen, in denen der Eigentümer des Fahrzeugs nicht der Halter ist, ergibt sich aus den verschiedenen Gebrauchs- und Nutzungsrechten an fremder Sache. So ist jemand, der nach den §§ 1030, 1213 B. G. B. in Ausübung eines Nießbrauch- oder sonstigen dinglichen Rechts das Fahrzeug benutzt, ebenso gut als Halter anzusehen, wie der Ehemann, der auf Grund seines Verwaltungs- und Nutznießungsrechts (§§ 1374, 1383 B. G. B.) das seiner Ehefrau gehörige Automobil, oder der Inhaber der elterlichen Gewalt, der das dem Kinde gehörige Gefährt auf Grund seines Nutznießungsrechts in Gebrauch nimmt (§§ 1627 ff., 1649, 1686 B. G. B.). Hierhin gehört auch die Frage nach der Haltereigenschaft des Kommissionärs. Mit Eger [1]) wird man ihn wegen seines größeren wirtschaftlichen Interesses und der hauptsächlich ihm

1) S. 109.

zustehenden tatsächlichen Verfügungsgewalt unbedenklich als Halter ansehen können.

Haben wir bisher immer zwischen den nur scheinbaren und dem wirklichen Halter zu unterscheiden gehabt, so müssen nunmehr wegen ihrer praktischen Bedeutung auch die Fälle herangezogen werden, wo tatsächlich mehrere Halter vorhanden sind. Zunächst ist hier vom Miteigentum Mehrerer an einem Fahrzeug zu reden, umsomehr, als sich auch bei dieser Frage eine Kontroverse in der jungen Literatur über das A. G. findet. Unseren bisherigen, den Tierhalterbegriff des B. G. B. streng folgenden Ausführungen entsprechend, müssen wir sagen, daß zwar regelmäßig Miteigentümer auch Mithalter sind, daß aber bei ausdrücklichen Vereinbarungen auch möglicherweise nur einer der Miteigentümer als Halter anzusehen ist, z. B. wenn ein Miteigentümer das Automobil lediglich in seinem Interesse für ein von ihm betriebenes Geschäft verwendet. Wenn aber Hallbauer [1]) und Krause [2]) weiter folgern, daß, „wenn auf Grund gegenseitiger Vereinbarung der beiden Miteigentümer A. und B. A. das Automobil für seinen ärztlichen Beruf, B. für die Zwecke seines kaufmännischen Geschäftes benutzen darf, bei einem Unfalle nur derjenige als Halter hafte, in dessen Interesse gerade in diesem Augenblick benutzt worden ist oder in wessen Betrieb das Ereignis eingetreten ist, so kann dem nicht zugestimmt werden. Wir haben ja im Gegenteil auf Grund der Reichsgerichtsentscheidung oben gesagt, daß es nicht darauf ankommt, zu welchem Zweck das Automobil gerade in dem Augenblicke des Unfalls gebraucht wurde, und darum müssen wir im vorliegenden Falle, ebenso wie in dem nächsten von Hallbauer richtig entschiedenen Falle, wo einer von zwei Geschäftsteilhabern das auf gemeinschaftliche Rechnung betriebene Automobil

1) S. 11. 2) S. 62.

fährt und damit Unheil anrichtet, uns dahin erklären, daß beide Miteigentümer als Halter haftbar sind [1]).

In derselben Weise müssen beim Eigentum zu ungeteilter Hand, wie bei einer ungeteilten Erbengemeinschaft, alle Eigentümer bzw. Erben als Halter gelten, ohne daß es darauf ankommen kann, ob der von ihnen gewählte Nachlaßverwalter im persönlichen oder im allgemeinen Interesse eine Fahrt unternimmt [2]).

Für die Art der Haftung bei einer Mehrheit von Fahrzeughaltern ist § 840 Abs. 1 B. G. B. heranzuziehen. Wie dort mehrere, wenn sie für den aus einer unerlaubten Handlung entstehenden Schaden nebeneinander verantwortlich sind, als Gesamtschuldner haften, so haften auch mehrere Automobilhalter dem Verletzten als Gesamtschuldner gemäß §§ 421—425 B. G. B. und nicht etwa im Verhältnis ihrer Miteigentumsanteile. Im Verhältnis zu einander sind sie gemäß § 426 B. G. B. zur Ausgleichung verpflichtet, doch ist hierbei immer das zwischen ihnen bestehende Rechts- und Sachverhältnis, sowie der Umstand zu berücksichtigen, daß dem Halter, der den Unfall durch sein alleiniges Verschulden verursacht hat, eine Forderung gegen die übrigen Halter selbstverständlich nicht zusteht [3]).

Schließlich ist, als eng verknüpft mit den Bestimmungen des B. G. B., noch die Frage zu erörtern, wie die Haltereigenschaft von der Geschäftsfähigkeit abhängig ist. Wenn Hallbauer [4]) hierzu ausführt, auf die Verschuldung oder die erforderliche Einsicht komme beim Automobilgesetze nichts an, die Haftung auf

1) So auch Eger S. 114, und Waldeck S. 39.

2) So auch Hallbauer S. 12, der evtl. den Verwalter allein haften läßt.

3) Vgl. auch R. G. 10. VII. 1902, Bd. 52, S. 144 und 29. V. 1905, E. E. XXII, S. 167.

4) S. 12.

Grund derselben setze nur voraus, daß der Betreffende fähig sei, als Fahrzeughalter angesehen zu werden, so ist dem beizustimmen, aber nicht recht verständlich, warum ein Geschäftsunfähiger nicht als Halter angesehen werden kann und daher gegen ihn nur ein Schadenersatzanspruch auf Grund der §§ 827,2, 829, 832 B. G. B. möglich wäre.

Wir möchten anders folgern und sagen, gerade weil die Haftung aus dem A. G. nicht aus einem Verschulden entspringt und vor allem, weil in dem Halten eines Fahrzeugs kein rechtliches, sondern ein tatsächliches Verhältnis, für das rein wirtschaftliche Interessen maßgebend sind, erblickt werden muß, kann auch eine geschäftsunfähige oder in der Geschäftsfähigkeit beschränkte Person als Halter in Betracht kommen und in dieser Eigenschaft haften[1]). Daß ergibt sich aber auch schon aus unserer oben abgeleiteten Begriffsbestimmung des Halters, wonach als wesentliches Merkmal zu gelten hat, daß der Betrieb in seinem Namen und auf seine Rechnung geführt wird. Hiernach ist klar, daß nicht der Vormund, sondern das als Erbe eingesetzte Kind, nicht der Pfleger, sondern die geisteskranke Witwe des Erblassers als Halter anzusehen sind. Den Halter, der auf der Fahrt plötzlich geisteskrank wird, nicht mehr als Halter haften zu lassen, verstieße zudem gegen jede Billigkeit. Etwas anderes ist es natürlich, wenn der Halter eigenhändig steuert und infolge eingetretener Geisteskrankheit durch unsinniges Tempo ein Unglück verursacht. Hier wird in den meisten Fällen der Ausschließungsgrund des „unabwendbaren Ereignisses" vorliegen.

Mit Recht stellt daher Eger den allgemeinen Satz auf: „Eine Person ist nicht deshalb Halter, weil sie aus eigener Entschließung Verfügungen über die Benutzung

1) So auch Eger S. 113, Waldeck S. 38, Krause S. 62.

und die Erhaltung des Fahrzeugs trifft, sondern weil und soweit es zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse und zu ihrem werbenden Vermögen als Einnahmequelle gehört."

Wenn nun auch nach unseren Ausführungen das Halten eines Fahrzeugs an sich kein Rechtsgeschäft ist, so ist es doch als eine Rechtshandlung zu bezeichnen, ein Resultat, an dem man trotz gleich zu zeigender Bedenken auch durch Vergleich mit dem Halten eines Tieres kommen muß [4]).

Die Folge davon ist, daß ein Geschäftsunfähiger wohl als Halter haften, nicht aber durch Rechtsgeschäft ohne gesetzliche Vertretung Halter werden kann, ebensowenig, wie ein beschränkt Geschäftsfähiger ohne Zustimmung des gesetzlichen Vertreters sich zum Halter machen kann. Fälle, in denen ein Minderjähriger oder ein Entmündigter sich auf eigene Faust ohne die gesetzliche Genehmigung ein Automobil halten, ohne im Falle eines durch sie verursachten Unfalles nach dem A. G. als Halter haften zu müssen, sind danach allerdings nicht zu vermeiden und werden durch die Vorschriften der §§ 110, 112, 113 B. G. B. nur unwesentlich verringert werden. Dafür steht dem Verletzten aber evtl. der § 832 B. G. B. zu Gebote, wonach er den Aufsichtspflichtigen für den erlittenen Schaden heranziehen kann. Da schließlich die Haftung als Halter in den oben angeführten Fällen nur dann zessiert, wenn kein Verschulden auf Seiten des Minderjährigen oder Entmündigten vorliegt, so ist die praktische Bedeutung nicht derartig, daß sie ein Abgehen von den entwickelten Grundsätzen ratsam erscheinen ließe.

Dem Wortlaut des Gesetzes folgend, entsteht die weitere Frage, wer in beiden Fällen als „Verletzter"

1) So Planck Bd. II. S. 1019.

im Sinne des A. G. in Betracht zu kommen hat. Enger als das B. G. B. zieht das vorliegende Gesetz bestimmte Grenzen, hinsichtlich deren auf die Behandlung der entsprechenden Paragraphen 10 und 11 A. G. in B. II,4 verwiesen wird.

Auf die Bestimmungen des B. G. B. muß zurückgegriffen werden, um den im Falle der Sachbeschädigung als „verletzt" Anzusehenden richtig zu erkennen. Ausgehend von der Tendenz des vorliegenden Gesetzes, einerseits die Voraussetzungen für den Haftpflichtanspruch gegenüber dem Bürgerlichen Recht erheblich zu erleichtern, andererseits aber auch, den Umfang des Haftpflichtanspruchs auf das notwendige Maß zu beschränken, erscheint es im Falle der Sachbeschädigung als ausgeschlossen, daß das Gesetz die Haftpflicht über das Maß desjenigen, was nach bürgerlichem Recht zu leisten ist, ausdehnen wollte. Es kann daher nur derjenige als Verletzter in Frage kommen, der auch einen Anspruch hätte, wenn die Forderung sich auf eine unerlaubte Handlung (§§ 823 ff. B. G. B. stützen würde [1]).

Nach § 823 Abs. 1 B. G. B. ist aber nur dann Ersatz zu leisten, wenn es sich um eine Verletzung des Eigentums oder eines sonstigen Rechts handelt, wobei nach herrschender Meinung nur absolute Rechte, die ein unmittelbares Verhältnis zwischen Person und Sache herstellen, in Frage kommen. Daß auch das Reichsgericht diesen Standpunkt teilt [2]), ergibt ein Auszug aus den beiden Entscheidungen vom 24. 3. 1904 D. J. Z. IX, S. 602, und 29. 2. 1904, Bd. 57 S. 353: „Durch Vergleichung mit den §§ 365, 413, 437 B. G. B. ergibt sich, daß das Gesetz Forderungen neben anderen Rechten besonders hervorzuheben pflegt. Nach § 241 B. G. B. unterscheidet sich das Recht aus einem

1) So Kirchner S. 57; anderer Ansicht Gordan S. 51.
2) a. A. Planck II, 973.

Schuldverhältnis vom dinglichen Recht wie von jedem absoluten Recht dadurch, daß eine bestimmte Person von einer anderen bestimmten Person eine Leistung zu fordern berechtigt ist. Unter einem „sonstigen Recht" nach § 823 B. G. B. ist daher nur ein absolutes Recht, das von jedermann beachtet werden muß, zu verstehen." Kann sonach der Pächter und Mieter einer Sache, ja sogar jeder Besitzer als „Verletzter" vom Halter Ersatz des erlittenen Schadens verlangen, so muß derjenige, dem nur ein obligatorisches Recht auf die Sache zustand, trotzdem er durch Nichterhalt der Sache vielleicht schwer geschädigt ist, sich damit begnügen, seinen Vertragsgegner heranzuziehen. Nur der letztere ist durch die Beschädigung oder Zerstörung der Sache unmittelbar verletzt und kann auf Grund seines dinglichen Rechtes vom Haftpflichtigen Ersatz verlangen, während der Gläubiger von seinem Schuldner nur „Herausgabe des als Ersatz Empfangenen oder Abtretung des Ersatzanspruchs" (§ 281 B. G. B.) fordern kann.

Ganz im Rahmen des B. G. B. bleiben die Worte: „den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen", indem sie zum Ausdruck bringen, daß wie in § 833 Abs. 1 B. G. B. so auch nach vorliegendem Gesetze durch die Körperverletzung, Tötung oder Sachbeschädigung der Schaden entstanden, daß also die Verletzung oder Sachbeschädigung die Ursache des Schadens sein muß. Dieser vom Ersatzkläger zu beweisende Kausalzusammenhang verlangt nicht, daß der Schaden die notwendige Folge der Verletzung oder letztere die alleinige und ausschließliche Ursache des Schadens sei; es genügt, wenn der eingetretene Erfolg, d. i. der Schaden, als die allgemein mögliche, wahrscheinliche, nicht völlig abgelegene, sondern den normalen Verhältnissen entsprechende, mit einem Wort die adäquate Folge der Handlung erscheint. Wenn dies für die Haftungs-

bestimmungen des A. G. in gleicher Weise gilt, wie für die des B. G. B., so gewinnen die nach allgemeinem Recht getroffenen Entscheidungen entsprechende Anwendung.

Der Umfang der allein erstattungsfähigen Nachteile für den Fall der Tötung oder Körperverletzung ist in den §§ 10 und 11 dieses Gesetzes derart festgesetzt, daß weder der Ersatz des entgangenen Gewinns gänzlich verneint, noch das volle Interesse gewährt wird (vgl. unten).

Da für den Fall der Sachbeschädigung entsprechende Bestimmungen fehlen, müssen die allgemeinen Vorschriften des B. G. B. über Sachschaden, worunter auch der mittelbar aus der Beschädigung erwachsende Schaden einzubegreifen ist, ergänzend herangezogen werden. Nach § 249 B. G. B. kann der Gläubiger nach seiner Wahl Herstellung der Sache oder den zur Herstellung erforderlichen Geldbetrag beanspruchen. Er kann dem Ersatzpflichtigen zur Herstellung eine angemessene Frist mit der Erklärung bestimmen, daß er die Herstellung nach Ablauf der Frist ablehne und den Ersatz in Geld verlange, wenn nicht die Herstellung rechtzeitig erfolgt (§ 250 B. G. B.). Soweit die Herstellung nicht möglich oder zur Entschädigung des Berechtigten nicht genügend ist, hat ihn der Ersatzpflichtige in Geld zu entschädigen, während der Ersatzpflichtige, wenn die Herstellung nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich ist, den Berechtigten in Geld entschädigen kann.

Aus der Vorschrift des § 12 Ziff. 3 A. G. zu folgern, daß nicht Naturalrestitution, sondern lediglich Geldentschädigung gefordert werden könne [1]), hieße eine nirgends bekundete und zwecklose Ausnahme von den bürgerlich rechtlichen Vorschriften schaffen, die

1) So Krause S. 64.

übrigens von der Literatur auch nicht geteilt wird. Es genügt vollkommen, daß der Ersatzpflichtige gegen das Verlangen auf Wiederherstellung in analoger Anwendung des § 251 Abs. 2 B. G. B. geltend machen kann, die Wiederherstellung koste mehr als 10,000 Mk.

Weiter ist auch der entgangene Gewinn (§ 252, Arbeitsausfall), nicht aber das Affektionsinteresse an einer Sache erstattungsfähig. Entsprechende Anwendung finden auch die §§ 255, 256, 257 B. G. B. Zu ersetzen ist regelmäßig der höchste Wert einer gänzlich vernichteten Sache in der Zeit zwischen Unfall und Ersatzleistung; die Verzinsung regelt sich nach § 849 B. G. B. vom Tage der Wertbestimmung an.

Von praktischer Wichtigkeit gerade für das A. G. ist schließlich noch § 851 B. G. B., wonach der Halter durch Zahlung der Entschädigung an den (mittelbaren oder unmittelbaren, ja auch fehlerhaften) Besitzer von seiner Haftung befreit wird, soweit er nicht gegen besseres Wissen oder grob fahrlässig handelt.

II. 1. b)

Der 2. Absatz des § 7 A. G. bringt das oben erwähnte Haftungsprinzip des neuen Gesetzes zum Ausdruck, wonach dem Haftpflichtigen nur die Einrede der Unabwendbarkeit und auch diese nur dann zusteht, wenn der Unfall nicht auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder einem Versagen seiner Verrichtungen beruht, und fordert mit der Einführung des den früheren Reichsgesetzen unbekannten Begriffes des „unabwendbaren Ereignisses" eine wissenschaftliche Prüfung und einen Vergleich dieses anfangs verschwommen erscheinenden Begriffes mit ähnlichen, vor allem dem der „höheren Gewalt", heraus.

Berücksichtigt man, daß schon das B. G. B. den Begriff der höheren Gewalt in den §§ 203, 1996 und

701 bei ganz verschiedener Veranlassung verwendet, so ergibt sich die Notwendigkeit, die Fälle, in denen dieser Begriff in den Reichsgesetzen, wenn auch mit etwas anderer Bezeichnung, figuriert, nach dem mit den entsprechenden Gesetzesbestimmungen verknüpften Zweck zu gruppieren [1]). In der ersten Gruppe stehen die Fälle, wo mit dem fraglichen Begriff die Grenze bezeichnet wird, bis zu welcher die Unternehmer bestimmter Gewerbe für die in ihrem Betriebe verursachten Unfälle einzustehen haben.

1. Die Haftung der Eisenbahn nach § 25 des preußischen Gesetzes vom 3. 2. 1838 zessiert beim Vorliegen eines „unabwendbaren äußeren Zufalls", der nach ständiger Entscheidung des Reichsgerichts als gleichbedeutend mit höherer Gewalt bezeichnet wird [2]).
2. Haftung der Reichseisenbahn und Reichspost bis zur höheren Gewalt. R. H .G. vom 7. 6. 1871 § 1, bzw. Reichsgesetz vom 28. 10. 1871 § 11.
3. Haftung der Frachtführer und Verfrachter bis zur höheren Gewalt (vis maior) nach Art. 395 und 607 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches.
4. Haftung der Eisenbahn als Frachtführerin nach §§ 453, 456 H. G. B. vom 10. 5. 1897, wobei „Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten sind", von der Haftpflicht befreien.
5. Haftpflicht der Gastwirte bis zur höheren Gewalt nach § 701 B. G. B.

Als zweite Gruppe ist der Begriff der höheren Gewalt für Versäumung von Notfristen von Wichtigkeit. Hier kommen in Betracht:

---

1) Vgl. Kriege S. 4.

2) R. G. 15. 1. 1881, E. E. S. 360; R. G. 23. 3. 1888, E. E. VI, S. 216 ff.

1. § 16 des Gesetzes betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe,
2. § 49 der Gewerbeordnung,
3. § 44 der Str. P. O.,
4. §§ 203 und 1996 B. G. B.

Hierunter fallen auch die §§ 236 und 237 C. P. O., die von der Verhinderung an der Wahrnehmung einer Frist durch „Naturereignisse und andere unabwendbare Zufälle" reden. Die Fälle der 2. Gruppe interessieren hier schon deshalb nicht, weil es äußerst zweifelhaft erscheint, ob für sie der Begriff der höheren Gewalt nicht mit einem anderen Maßstab, als in den erstgenannten Fällen, gemessen werden muß [1]).

Dagegen ist der Begriff der höheren Gewalt in den Fällen der Gruppe I, also im B. G. B. so gut wie im R. H. G., als demselben Haftungsprinzip unterliegend, stets der gleiche. Damit entsteht aber zugleich die Frage, wie sich demgegenüber der Begriff des „unabwendbaren Ereignisses", der wörtlich genommen ja dasselbe bezeichnet und damit als Höchstgrenze der Haftung beim Automobilbetriebe seine nahe Verwandtschaft mit den fünf Fällen der ersten Gruppe dokumentiert, verschieden gestaltet.

Eine Abweichung vom bisherigen Begriff der höheren Gewalt, und zwar eine Erweiterung desselben, stellt der Kommissionsbericht (S. 7) deshalb als ausdrücklich gewollt hin, weil die Anwendung des vom Reichsgericht für das R. H. G. sehr eng gefaßten Begriffes für die Haftung des Automobilhalters unangebracht erschien. Das neue Gesetz versteht daher unter „unabwendbarem Ereignis" einmal „die höhere Gewalt im Sinne der herrschenden Theorie und ferner ein sonstiges äußeres unabwendbares Ereignis", wobei die Fassung des Abs. 2 den erweiterten Begriff schär-

1) Vgl. Staudinger Bd. 1 zu § 303 B. G. B.

fer umgrenzen und bestimmte Anhaltspunkte für seine Auslegung geben soll.

Um dieser Auslegung näher zu kommen, ist es nötig, den viel umstrittenen Begriff der höheren Gewalt, in erster Linie als Bestandteil des neu zu entdeckenden Begriffs, dann aber auch im Gegensatz zum „unabwendbaren Ereignis" zu betrachten.

Wie wenig sich aus den zahlreichen Pandektenstellen, in denen von vis maior, casus fortuitus und ähnlichen Begriffen die Rede ist [1]), eine unzweifelhafte Definition gewinnen läßt, zeigen schon die widersprechenden Ansichten der Glossatoren. Die Glosse zur lex 3 § 1 Dig. 4, 9 erklärt nämlich die vis maior mit Hülfe der culpa levissima, indem sie sagt: „ . . . si nec levissima (sc. culpa) intervenit, ergo fuit casus fortuitus et sic non tenetur". Hiernach wird von dem ex recepto Haftenden nur ein besonderer Grad der Sorgfalt verlangt, während er für den reinen Zufall nicht einzustehen hat. Der anderen Ansicht wird mit folgenden Worten Erwähnung getan: Quidam tamen dicunt, quod licet non adhibeat levissimam culpam quis, puta fuit furto subtracta, ubi non est fortuitus casus (nam furtum non computator inter fortuitos casus, sed latrocinium), quod tunc tenetur. Hiernach sollen also die Schiffer, Gast- und Stallwirte auch für unverschuldete Zufälle haftbar gemacht werden, sofern dieselben sich nicht als vis maior (casus fortuiti) charakterisieren.

Von jener Teilung der Meinung deutlich beeinflußt, stehen sich auch heute die Vertreter der Wissenschaft in der subjektiven und objektiven Theorie gegenüber. Die Anhänger der ersteren, verkörpert durch die Namen Goldschmidt, Dernburg, Thöl, von

1) Vgl. die eingehenden Erklärungsversuche von Gerth a. a. O. S. 24—104.

Hahn, Windscheid, Huber, Stucki u. a., sind darin einig, daß nicht gewisse Ereignisse, die äußerlich von einander verschieden sind, als höhere Gewalt aufzufassen sind, sondern daß das Verhalten des Haftpflichtigen gegenüber dem schädigenden Ereignis entscheidend ist. Nach der objektiven Theorie, der Exner, Hafner, Baron, Fischer, Volkmar, Knauer, Unger, Rümelin und andere angehören, ist es der objektive, äußerlich ein für allemal gegebene Charakter, der gewisse Ereignisse als höhere Gewalt kennzeichnet.

Die vielen Spaltungen innerhalb der beiden Theorien sind zu oft behandelt, als daß sich ihre Aufzählung und kritische Würdigung hier nötig erwiese[1]). Nur die neuere Fassung der objektiven Theorie soll als hier besonders interessierend Erwähnung finden. Sie geht davon aus, daß vor allem die mit dem Betriebe gewisser Gewerbe verbundenen eigentümlichen Gefahren, die Betriebsgefahren, eine gesteigerte Haftpflicht rechtfertigen und daß daher in diesem Umstande die ratio legis für die verschärfte Haftung bestimmter Unternehmer zu finden sei. Daher soll der bis zur höheren Gewalt haftende Gewerbetreibende den durch die Betriebsgefahr verursachten Schaden aus Billigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründen vertreten, auch wenn ihm und seinen Angestellten nachgewiesenermaßen kein Verschulden zur Last fällt.

Den eigentlichen Grund zu dieser hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahnen fast allgemein anerkannten Theorie hat Unger gelegt, wenn er auch den Gedanken nicht neu eingeführt hat[2]). Nach Unger muß „der Unternehmer für die Folgen des Betriebes einstehen und somit für die Betriebsunfälle aufkommen,

1) Vgl. auch Kriege's Dissert.

2) Vgl. z. B. Preußisches Gesetz vom 3. Nov. 1838, § 25: „Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten."

deren Entstehungsursache in dem Betriebe selbst liegt (innere Betriebsunfälle)". Die Haftung erstreckt sich hiernach auf die fehlerlose Beschaffenheit der Betriebsanlage, die Güte und das richtige Funktionieren der Betriebsmittel, sowie auf das Verhalten seiner Angestellten in Ausübung dienstlicher Verrichtungen schlechthin. Der Unternehmer hat nicht für Betriebsunfälle zu haften, welche durch außerhalb des Betriebes gelegene Ursachen entstanden sind, es sei denn, daß er „nicht alle durch die Umstände gebotene Sorgfalt eines ordentlichen Betriebsführers aufgewendet hat, um den Unfall zu verhüten [1]).

Diesen nach Unger nur auf das R. H. G. anwendbaren vis maior-Begriff hat Rümelin (a. a. O. S. 31 ff.) mit Recht auf alle Unternehmungen ausgedehnt, denen besondere Betriebsgefahren eigentümlich sind [2]). Er verlangt in ähnlicher Weise das Einstehen des bis zur höheren Gewalt haftenden Unternehmers für alle Unfälle, „die aus den durch den Betrieb begünstigten Gefahren hervorgehen, ausgenommen diejenigen, die nicht voraussehbar waren und selbst durch die besten Betriebseinrichtungen nicht abgewendet werden konnten" [3]).

Ohne das Moment der Abwendbarkeit in die Begriffsbestimmung der höheren Gewalt hineinzuziehen, hat sich Volkmar [4]) auf den rein objektiven Standpunkt Exners, daß der Begriff der höheren Gewalt allein aus der Natur des schädigenden Ereignisses abzuleiten sei, gestellt und folgendes Prinzip vertreten: „Der Unternehmer gewisser Betriebe (Beispiel: Gastwirts-, Schiffahrts-, Eisenbahnbetrieb), die für das

1) Unger a. a. O. S. 87 ff.

2) Vgl. auch Volkmar a. a. O. S. 53—54 und Danielsen a. a. O. S. 29.

3) a. a. O. S. 31.

4) a. a. O. S. 79—80.

Publikum, das sich ihnen anvertrauen muß (oder auch für Dritte) mit bestimmten Gefahren verknüpft sind, muß für alle daraus hervorgehenden Unfälle den Verletzten einstehen, auch wenn es ganz unmöglich war, den eingetretenen Schaden abzuwenden".

„Unfälle, die mit der Eigenart des Betriebes in keinem ursächlichen Zusammenhang stehen (höhere Gewalt) braucht der Unternehmer nicht zu vertreten" [1]).

Betrachtet man die Überfülle von Theorien, so gerät m. E. die absolute Theorie nach Exners und seiner Anhänger Formulierung, ganz abgesehen von der in ihr liegenden Härte und Unzweckmäßigkeit, schon deshalb ins Hintertreffen, weil man bemerken muß, wie eine Anzahl ihrer Vertreter subjektive, anstatt der versprochenen objektiven Begriffsmerkmale geben, ohne es zu wollen: so Baron, Stintzing, Fischer, ja auch Unger, Rümelin, Knauer.

Bedenkt man, daß in der Praxis keineswegs ohne weiteres zu entscheiden sein wird, ob ein Unfall außerhalb des Betriebskreises zur Entstehung gelangt ist und ob er die im gewöhnlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt, so wird man erkennen, daß auch diese Exner'schen Merkmale der höheren Gewalt durchaus nicht rein äußerliche und objektive sind und dem Richter eine Würdigung der Individualität des Einzelfalles nicht ersparen [2]). So wenig es möglich ist, einen Katalog von Ereignissen oder eine unveränderlich fest umschriebene Zahl von Ereignissen aufzustellen und den Begriff auf diese Weise zu stabilisieren, ohne damit der Billigkeit

1) Vgl. auch Danielsen's Dissert. S. 30—32 (objektive Theorie in ihrer negativen Fassung).

2) Vgl. über die nur scheinbare Bestimmtheit der von Exner aufgestellten Kriterien die diesbezüglichen Ausführungen von Gerth a. a. O. S. 136—142.

und den unendlich mannigfachen Erscheinungen des praktischen Lebens Gewalt anzutun, so wenig wird es m. E. je gelingen, eine absolute Definition der vis maior aufzustellen. Der tiefere Grund hierfür ist in der relativen Natur der menschlichen Anschauung und in den stets vollkommener werdenden Verkehrs- und Lebensverhältnissen zu suchen.

Ich komme also zu dem Ergebnis, daß, wenn auch der Begriff der höheren Gewalt seines allgemeinen und umfassenden Inhaltes wegen eine abstrakte Definition nicht gestattet, dennoch objektive Requisite und Kriterien, deren Vorhandensein aus den konkreten Verhältnissen zu entnehmen ist, stets gegeben sein müssen, um ein Ereignis oder eine Handlung zur „höheren Gewalt" zu stempeln[1]). Deshalb scheint mir die subjektive Theorie, die wohl stets die herrschende war, einiger durch die Verkehrsanschauung bedingter Einschränkungen zu bedürfen, um den an eine brauchbare Definition zu stellenden Ansprüchen gerecht zu werden.

Wie bisher, hat der Unternehmer m. E. zu haften:

1. unbedingt für seine eigenen Handlungen, sowie für die Funktionen seiner Betriebsmittel und die Handlungen seiner Dienstorgane, d. h. für den sogenannten inneren Zufall;
2. bedingt auch für die Handlungen dritter Personen und für Naturereignisse, nämlich insoweit, als diese Handlungen bzw. Ereignisse durch menschenmögliche, durch die Umstände gebotene Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können, d. h. für den sogenannten äußeren Zufall.

Hiermit ist der Streit über die an die Unabwendbarkeit zu stellenden Anforderungen abweichend von

1) So auch Eger S. 142.

der subjektiven Theorie entschieden. M. E. muß nach einem objektiven Maßstabe beurteilt werden, wann ein Ereignis bzw. eine Handlung unabwendbar ist. Denn wollte man bei Beurteilung dieser Frage lediglich untersuchen, ob gerade die betreffende Person in konkretem Falle das Ereignis abwenden konnte oder nicht und in letzterem Falle schon höhere Gewalt annehmen, so hieße das, sich mit dem Nachweise des mangelnden Verschuldens auf Seiten des Betroffenen begnügen. Da dies sicher zu wenig wäre für die Einrede höherer Gewalt, muß man objektiv fragen: war das Ereignis überhaupt für jeden Menschen in derselben Lage trotz Anwendung aller zu verlangenden Sorgfalt unabwendbar? Erst bei Bejahung dieser Frage darf man von höherer Gewalt reden.

Als zweites objektives Requisit muß aber auch Ungers Theorie, wonach die sogenannten Betriebsgefahren keine höhere Gewalt darstellen, Verwertung finden. Demnach möchte ich als höhere Gewalt diejenigen von außen auf den Betriebskreis einwirkenden Handlungen und Ereignisse bezeichnen, die objektiv unabwendbar und in ihren schädlichen Folgen unvermeidlich, aber nicht eigentliche „Betriebsgefahren" sind.

Diese Definition ist dehnbar genug, daß sie auf sämtliche oben genannte fünf Fälle der Gruppe I Anwendung finden kann. Daß sie auch der von Wissenschaft und Praxis am meisten für § 1 R. H. G. vervollkommneten Definition entspricht, bezeugen die zahlreichen, von den veröffentlichten Abhandlungen oft sichtbar beeinflußten Entscheidungen zum R. H. G., bezüglich derer auf Egers Kommentar zum R. H. G. [1])

1) S. 127 ff.

verwiesen werden muß. (Vgl. auch Krause, a. a. O. S. 68.)

Nur die wichtigste Entscheidung, nämlich die vom 23. 3. 1888 in Bd. 21 S. 13 sei hier teilweise wiedergegeben: „Die vis maior unterscheidet sich nicht begrifflich von dem Zufalle, sondern ist nur eine besondere Art des Zufalles, für welchen auch derjenige zu haften hat, der durch den Nachweis eines gewöhnlichen Zufalles nicht von seiner Haftung befreit wird. Eine „Verübung von Gewalt" wird, damit von höherer Gewalt im Sinne des gemeinen Rechts gesprochen werden kann, keineswegs vorausgesetzt. Vielmehr ist bei diesem Begriffe nur in dem Sinne von einer dem Haftenden gegenüber auftretenden Macht oder Gewalt die Rede, als vorausgesetzt wird, daß das äußere Ereignis, durch welches der Schaden verursacht wurde, und welches selbst durch Naturkräfte oder durch Menschenhand herbeigeführt sein kann, mit einer gewissen Unwiderstehlichkeit aufgetreten sein muß, derart, daß die anzuwendende[1]) Menschenkraft zur Abwendung des Ereignisses oder seiner Folgen nicht ausreichte. Auch eine plötzlich auftretende Schwäche oder Erkrankung, z. B. Ohnmacht, ein epileptischer Anfall oder ein Ausbruch von Geisteskrankheit kann hier als höhere Gewalt angesehen werden."

Meine Aufgabe ist es jetzt, zu zeigen, daß die drei Begriffsmerkmale in der oben gegebenen Definition für das Automobilrecht wohl verwertbar sind.

I. Als erstes Erfordernis bei der Annahme höherer Gewalt muß das schädigende Ereignis ein äußeres sein (R. G. 4. 2. 1904 in Gruchots Beiträgen Bd. 48 S. 815). Als solche äußeren Ereignisse kommen zunächst elementare Naturereignisse, wie Blitz, Erdbeben, dann außergewöhnliche Erscheinungen der uns

1) Nicht die „angewendete", daher objektiver Maßstab.

umgebenden Körperwelt in Betracht, schließlich aber auch plötzlich ausbrechende geistige und körperliche Leiden, die auf den Menschen wie ein elementares Ereignis einwirken. So ist der plötzliche Ausbruch einer Geistesstörung, der durch einen epileptischen Anfall, eine plötzliche Ohnmacht verursachte Sturz des Verletzten stets als höhere Gewalt angesehen worden. (R. G. Bd. 1 S. 254; Bd. 21 S. 13; J. W. 1901 S. 164; Gruchots Beiträge Bd. 47, S. 141; I. W. 1906, S. 481.)

Wie das Verhalten des Verletzten, so können auch die durch Handlungen dritter Personen und durch führerlose Tiere herbeigeführten Ereignisse, die meist einer verbrecherischen Absicht oder dem Leichtsinn entspringen, als höhere Gewalt angesehen werden, wenn ihre Verhütung trotz äußerster Vorsicht unmöglich war (J. W. 1892 S. 242; Gruchots Beitr. Bd. 37 S. 744; J. W. 1894, 266; R. G. Z. Bd. 50 S. 92; J. W. 1902 S. 591; 1904 S. 577; R. G. Z. Bd. 64 S. 404).

Als nicht von außen auf den Betriebskreis einwirkend und deshalb auch nicht als höhere Gewalt anzusehen sind Mängel des Betriebes und der Betriebsmittel. Denn „die Berufung auf höhere Gewalt setzt tadellose Funktion aller Betriebsmittel des Unternehmens voraus. Mängel an diesen stellen, mögen sie auch dem Unternehmer ohne sein Verschulden unbekannt sein, den sogenannten inneren Zufall dar, der den Einwand der höheren Gewalt ausschließt". (J. W. 1903 S. 316). Nach der Entscheidung vom 30. 6. 1883 in J. W. S. 230, die auch für den Automobilbetrieb anzuwenden ist, besteht die Haftpflicht für die zahlreichen, in diesem Betrieb möglichen objektiven Fehler ohne Rücksicht auf ein subjektives Verschulden des Halters, und nur etwa selbst durch höhere Gewalt herbeigeführte Betriebsfehler können ihn befreien.

In gleicher Weise fallen fehlerhafte Handlungen der Betriebsbediensteten, solange sie in Ausführung

der ihnen obliegenden Betriebsgeschäfte tätig sind, nicht unter den Begriff der höheren Gewalt. Ein Exkulpationsbeweis steht dem Halter nicht zu, da er für die eigenen Hándlungen sowie die seiner Leute im Betriebe unbedingt zu garantieren hat. Wenn allerdings plötzliche, als höher Gewalt sich darstellende Ereignisse ihn oder einen Bediensteten treffen und zu gefährdenden Handlungen bewegen, so kann — das Vorliegen der sonstigen Kriterien vorausgesetzt — höhere Gewalt vorliegen (Schlaganfall, Wurf, Attentat eines Passagiers, J. W. 1880 S. 131).

N i c h t als von außen her eintretend und daher auch n i c h t als Folge höherer Gewalt anzusehen sind ferner solche Vorkommnisse, welche mit dem Betriebe zufolge der diesem Betriebe eigentümlichen Gefahren gewöhnlich verbunden sind, in dem Betrieb regelmäßig oder dcoh mit einer gewissen Häufigkeit wiederkehren. Dieses der subjektiven Theorie unbekannte Kriterium ist erst durch die Abhandlungen Ungers und Volkmars der Praxis zum Bewußtsein gekommen und von ihr in dem angegebenen Sinne trotz energischer Proteste zur Durchführung und Lösung gebracht worden, weshalb die hierauf bezüglichen Entscheidungen sämtlich neueren Datums sind (vgl. J. W. 02 S. 591; 99 S. 497; R. G. Bd. 44, S. 27; J. W. 99 S. 744; 99 S. 542; Gruchots Beitr. Bd. 48 S .815, Seuff. Archiv Bd. 60 S. 319; J. W. 05 S. 406; R. G. Bd. 54 S. 404 und die bei Eger S. 156 genannten).

Wie weit das Reichsgericht in der Verneinung des Vorliegens höherer Gewalt geht, ergibt die Entscheidung vom 2. 11. 1899 J. W. 99 S. 744: „Dabei ist es ohne Bedeutung, daß es dem Unternehmer unmöglich war, mit Hülfe der nach dem gegenwärtigen Stand der Technik bekannten und mit der Aufrechterhaltung des Betriebes vereinbaren Einrichtungen den Unfall zu verhüten, gleichviel, ob man an dem Begriff der höheren

Gewalt einen absoluten oder einen relativen Maßstab anlegt. Liegt jene Möglichkeit vor, so trägt eben insoweit die Gefahr der Unternehmer."

In der Einteilung dieser sogenannten Betriebsgefahren unterscheidet Krause [1]) mit Recht solche, die „lediglich durch die Wirkung der ordnungsmäßig funktionierenden Betriebsmittel hervorgerufen werden", und weiter solche, die „durch das an sich nicht schon höhere Gewalt darstellende Verhalten des Verletzten, eines beim Betriebe nicht beschäftigten Dritten oder eines Tieres zur Entstehung gelangen."

Zu den ersteren gehören für den Automobilbetrieb die schädigenden Wirkungen des Staubes, Schmutzes, Benzinrauches, das „Schleudern" des Wagens auf glattem Terrain, das Inbrandgeraten durch Heißlaufen der Achse etc. Schon das Hinzutreten derartiger, dem Automobilbetrieb eigentümlicher Gefahren zu den schädlichen Folgen eines sonst eventuell als höhere Gewalt erscheinenden Ereignisses schließt den Einwand höherer Gewalt aus (R. G. 27. 6. 04 in D. J. Z. IX, 815).

Für die zweite Gruppe von Unfällen wird nach der neueren Ansicht des Reichsgerichts der Einwand der höheren Gewalt deshalb versagt, weil sie wegen der Häufigkeit ihres Auftretens in einem gefährlichen Betrieb nur als „gewöhnliche" Zufälle gelten. Sogar in den Fällen haftet der Unternehmer, wo auf der anderen Seite ein polizeiliches Gebot verletzt worden ist. „Denn mit Ereignissen, die trotz polizeilichen Verbots häufig vorkommen, muß der Haftpflichtige von vornherein rechnen, so daß er sich auf sie zur Begründung höherer Gewalt nicht ohne weiteres berufen kann" (R. G. Bd. 50 S. 92).

In dieser Hinsicht zeigt sich am deutlichsten das Abschwenken der Reichsgerichtspraxis von der rein

1) a. a. O. S. 76.

subjektiven Theorie. Denn während sie früher unter gleicher Bewertung der Geistesstörung eines Erwachsenen und des Unverstandes eines Kindes in den Fällen, wo die unverständige Handlungsweise von Kindern die Verletzungen herbeigeführt hatte, den Einwand der höheren Gewalt als an sich für gerechtfertigt ansah (vgl. die Entsch. v. 13. 4. 1880 R. G. Z. Bd. 1 S. 276; 23. 5. 1882 E. E. II. S. 291; 18. 9. 1885, R. G. Z. Bd. 14, S. 82; 20. 10. 1898 E. E. XI. 91; 12. 6. 1898, E. E. XVI, S. 163) ist sie später von dieser Rechtssprechung abgewichen und hat bei Unfällen, die beim Betriebe in verkehrsreichen Städten durch den Unverstand von Kindern, Ratlosigkeit und Bestürzung des Verletzten und ähnliches verursacht worden sind, höhere Gewalt verneint, weil sie als unvermeidbar vom Betriebsunternehmer von vornherein in Aussicht genommen und als mit dem Betrieb und seinen Gefahren im Zusammenhang stehend anzusehen seien. (Vgl. die zahlreichen Entscheidungen bei Krause S. 77 und 78.)

In gleicher Weise kommt das Verhalten nicht beim Betriebe beschäftigter Dritter, das bei Zusammenstößen mit unbeaufsichtigten oder plötzlich aus einer Seitenstraße auftauchenden Gefährten mitverursachend gewirkt hat, als höhere Gewalt nicht mehr in Frage. (R. G. Bd. 50 S. 94; Recht Bd. 12, Nr. 1086.)

Da ebenso das gegenüber dem gefährdenden Betrieb instinktive Verhalten von Tieren, das oft zu Unfällen und Beschädigungen führt, nichts Ungewöhnliches darstellt, vielmehr mit dem Betrieb in direkter Beziehung steht, kommt es lediglich als gewöhnlicher, zu vertretender Zufall, nicht als höhere Gewalt in Betracht. (Vgl. J. W. 99 S. 185; 1900 S. 188; Recht XI, Nr. 2829.)

II. Als zweites Erfordernis, auf dessen Vorhandensein das als höhere Gewalt in Anspruch genommene Ereigns geprüft werden muß, kommt die Un-

abwendbarkeit in Frage. Während gewisse von den oben als „elementar" bezeichneten Naturereignissen stets unabwendbar sind, gibt es andere, die sehr wohl abwendbar sind und deshalb keine höhere Gewalt darstellen. Darüber aber, welcher Maßstab bei Beurteilung der Abwendbarkeit oder Unabwendbarkeit eines Ereignisses anzulegen sei, ein objektiver oder ein subjektiver, herrscht weitgehende Meinungsverschiedenheit. M. E. kann nur ein objektiver Maßstab in Frage kommen [1]), wie denn auch die Entscheidung vom 2. 12. 1879 in Seuff. Arch. Bd. 35 S. 264 besagt: „Die Unmöglichkeit der Abwendung des Unfalls muß eine objektive sein; eine bloß subjektive, in der Person des Betriebsunternehmers liegende Unmöglichkeit läuft auf einen Zufall, einen casus, hinaus und befreit den Betriebsunternehmer nicht von seiner Haftverbindlichkeit." So auch R. G. 5. 1. 1887 in Bolze Pr. 4 Nr. 404: „Darüber kann kein Bedenken walten, daß höhere Gewalt n i c h t in dem subjektiven Sinne zu verstehen ist, wonach jedes Ereignis sie darstelle, welches im einzelnen Falle unbewältigt geblieben, obwohl dasjenige Maß an allgemeinen Veranstaltungen von persönlichen Leistungen betätigt worden ist, über welches hinaus vom Standpunkt der Diligenz nichts mehr gefordert werden konnte."

Andererseits würde man aber nur in den seltensten Ausnahmefällen von höherer Gewalt reden können und damit den Begriff unbrauchbar machen, wollte man eine absolute Unmöglichkeit der Abwendung des Ereignisses verlangen. Es kann denn auch als der von der Mehrheit vertretene Standpunkt bezeichnet werden, daß bei Beurteilung der Frage ein r e l a t i v e r Maßstab anzulegen ist, eine Ansicht, die auch vom R. G. seit der grundlegenden Entscheidung vom 23. 3.

1) So auch Baron in Archiv f. Ziv. Prax. 78. 294.

1888 festgehalten wird: „Es kommt nicht darauf an, ob die Abwendung des schädigenden Ereignisses oder seiner schädigenden Folgen überhaupt (in abstracto) möglich war, sondern ob die Abwendung bei den gegebenen Verhältnissen durch die äußerste, diesen Umständen angemessene Sorgfalt und Mittel, deren Anwendung dem Haftpflichtigen vernünftigerweise zugemutet werden durfte, erreicht werden konnte . . . Aber hierbei kommen doch nur solche Mittel in Betracht, deren Anwendung überhaupt möglich ist, ohne den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschließen . . . auf die Verhältnisse des einzelnen Falles, insbesondere das Verhältnis zwischen dem anzustrebenden Erfolg und den aufzuwendenden Mitteln ist Rücksicht zu nehmen." (Vgl. auch J. W. 93 S. 39; 94 S. 266; 99 S. 542; 99 S. 52; 1904 S. 577.)

Hiernach wird Unabwendbarkeit für den Automobilbetrieb beispielsweise dann vorliegen, wenn an einem nachtsüber in verschlossener Remise aufbewahrten Kraftwagen verbrecherischer Weise Zerstörungen vorgenommen werden, da es wirtschaftlich als unmöglich betrachtet werden darf, Wächter für das Automobil anzustellen (vgl. ähnliche Entsch. in J. W. 02 S. 591). Soweit aber schädigende Handlungen Dritter, wenn auch als verbrecherischer Eingriff, vorausgesehen werden können, so müssen sie auch in den Bereich der Vorsichtsmaßregeln gezogen werden (J. W. 04 S. 577), weshalb in Fällen, wo es an der nötigen Aufsicht des Wagens gefehlt, von Unabwendbarkeit eines während dieses Zeitraums eintretenden schädigenden Ereignisses keine Rede sein kann.

III. Als drittes Erfordernis verlangt der Begriff der höheren Gewalt schließlich, daß das unabwendbare äußere Ereignis in seinen Folgen nicht unschädlich gemacht werden kann. Die meisten Naturereignisse sind zwar bezüglich ihres Eintritts unabwendbar

(Wolkenbruch, Schneesturm), wohl aber in ihren unmittelbar oder doch mittelbar schädlichen Folgen für den Betrieb durch menschliche Kraft und Vorsorge unter Umständen vermeidlich. Wie bei dem Erfordernis der Unabwendbarkeit, so kommen natürlich auch hier nur solche Mittel in Betracht, deren Anwendung dem Halter wirtschaftlich noch zugemutet werden kann, oder, wie die Entsch. in J. W. 04 S. 577 besagt: „Die Abwendbarkeit der Folgen des schädigenden Ereignisses, die keinen die Existenz des Unternehmens bedrohenden Aufwand und keinen außerhalb des Bereichs vernünftiger Erwägung liegende Aufmerksamkeit erfordert hätte, genügt, um die Annahme höherer Gewalt auszuschließen." (Vgl. auch Recht 8 Nr. 702; I. W. 05 S. 321.)

Danach wird man Naturereignisse wie Nebel, Frost, Sturm und Überschwemmung nur dann als in ihren Folgen unabwendbar bezeichnen, wenn sie mit solcher Plötzlichkeit eintreten, daß ihr Herannahen nicht vorhergesehen werden konnte. Die Möglichkeit, bei solchen Naturereignissen Menschen oder Sachen zu beschädigen, muß stets in Betracht gezogen werden und den Betriebsunternehmer veranlassen, alle vernünftigerweise möglichen Mittel (Signale, Beleuchtung, Änderung der Fahrtroute, Einstellung der Fahrt) anzuwenden, anderenfalls eine beim rücksichtslosen Fortsetzen der Fahrt eintretende Beschädigung als schuldhaft anzusehen ist. (So R. G. im Recht 8 Nr. 702.)

Auch wird man dem Betriebsunternehmer wohl zumuten können, daß er den Kraftwagen vor jeder Ingebrauchnahme untersucht oder untersuchen läßt und so die schädlichen Folgen eines äußeren, an sich unabwendbaren Ereignisses, wie die verbrecherische Beschädigung des Mechanismus durch einen Dritten, beseitigt. Vermeidlich ist schließlich auch die durch ein in der Fahrbahn liegendes Hindernis oder die ge-

fährdende Handlung eines Dritten drohende Beschädigung, wenn der Fahrer es an der erforderlichen Aufmerksamkeit hat fehlen lassen, oder trotz rechtzeitiger Wahrnehmung nicht vorgebeugt hat.

Eine abstrakte Definition des Begriffes ist, wie aus Obigem hervorgeht, deshalb unmöglich, weil die Definition von einem veränderlichen Faktor abhängt, nämlich von der Möglichkeit abwehrender Vorkehrungen gegen die Einwirkung von außen kommender Zufälle nach Zeit, Ort und Umständen, und diese Möglichkeit nach der fortschreitenden Vervollkommnung menschlicher Einrichtungen eine fortwährend wechselnde ist. Es muß daher stets unter eingehender Berücksichtigung dieser allgemeinen Verhältnisse, Verkehrsanschauungen etc., sowie der konkreten Umstände des einzelnen Falles beurteilt werden, ob ein von außen kommender Zufall hiernach unabwendbar und in seinen Folgen vermeidlich ist. Aus dem gleichen Grunde ist auch das Maß der seitens des Betriebsunternehmers anzuwendenden Sorgfalt nicht annähernd abstrakt zu bestimmen [1]).

Mit der vorangegangenen Erläuterung des Begriffes der höheren Gewalt sind wir zugleich der Definition des in § 7 Abs. 2 A. G. enthaltenen Begriffes des unabwendbaren Ereignisses einen großen Schritt näher gekommen, denn alles, „was höhere Gewalt" ist, ist auch „unabwendbares Ereignis" im Sinne des Automobilgesetzes. Hierdurch darf man sich jedoch nicht zu der im Kommissionsbericht ausdrücklich als irrig bezeichneten Annahme verleiten lassen, als könnte man beide Begriffe einander gleich setzen, und da, wo die hauptsächlich zum R. H.G. erlassene Judikatur höhere Gewalt verneint, auch ein „unabwendbares Ereignis" als nicht vorliegend erachten. Festzuhalten ist,

1) Vgl. Eger, S. 148.

daß der Gesetzgeber einen neuen, und zwar einen weiteren Begriff schaffen wollte, dessen Begriffsmerkmale nunmehr bestimmt und denjenigen der höheren Gewalt gegenüber gestellt werden sollen.

Was von den sonstigen haftbefreienden Ereignissen, die mit den Fällen der höheren Gewalt zusammen die „unabwendbaren Ereignisse" im Sinne des Gesetzes ausmachen, zu verlangen ist, deutet der Wortlaut des Abs. 2 § 7 A. G. an.

Danach findet sich, wie bei der höheren Gewalt, zunächst das Erfordernis der äußeren Provenienz des schädigenden Ereignisses, indem das Gesetz selbst verlangt, daß es „weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht". Versagen der Verrichtungen liegt auch dann vor, wenn die Organe des Betriebes unsachgemäß handeln, sodaß der Fahrzeughalter sich nicht etwa darauf berufen kann, daß er bei Auswahl des Führers das Menschenmögliche getan habe und ihn kein Verschulden treffe (§ 831 B. G. B.). Selbstverständlich bringen vorgenannte Mängel, soweit sie selbst auf höherer Gewalt beruhen, beim Vorliegen der sonstigen Erfordernisse der höheren Gewalt die Haftpflicht des Halters nicht zur Entstehung.

Ferner ist ausdrücklich bestimmt, daß das Verhalten des Verletzten, eines Dritten oder eines Tieres, auch wenn es nicht schon, wie oben unter I dargetan, als höhere Gewalt in Betracht kommt, dann als „unabwendbares Ereignis" zu gelten hat, wenn sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Der Unterschied liegt, wie unten zu zeigen sein wird, lediglich in dem Grad der anzuwendenden Diligenz.

Mit dieser Bestimmung ist eine tiefgehende Abweichung von dem ersten Erfordernis der höheren Ge-

walt gegeben, indem die mit einer gewissen Häufigkeit zufolge der Gefährlichkeit des Betriebes vorkommenden schädlichen Ereignisse, die auf das Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen sind, unter der weiteren Voraussetzung der Beobachtung jeder Sorgfalt als „unabwendbare" im Sinne des § 7 Abs. 2 A. G. anzusehen sind.

Über das Erfordernis der Unabwendbarkeit sind die Meinungen in der Literatur zum A. G. geteilt. Aus der Fassung des Gesetzes: „Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es . . .", geht m. E. klar hervor, daß mit den drei dort genannten Fällen nur einzelne Beispiele von unabwendbaren Ereignissen, die nicht als höhere Gewalt im Sinne der herrschenden Theorie und Judikatur gelten könnten, herausgehoben werden sollten. Als notwendige Folge ergibt sich hieraus, daß es außer diesen drei Fällen, für die schon die Anwendung „jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt" genügen soll, noch eine unbegrenzte Anzahl von Ereignissen geben muß, die nur dann als „unabwendbare" im Sinne des Gesetzes in Betracht kommen, wenn sie trotz Anwendung aller nach menschlichem Ermessen überhaupt möglichen Mittel nicht vermeidlich waren. Dies trifft auch zu, denn die letztgenannten Ereignisse sind nichts anderes, als die nach der obigen Begriffsbestimmung schon unter den Begriff der höheren Gewalt fallenden, objektiv unabwendbaren Naturereignisse oder Handlungen Dritter. Diese Übereinstimmung des Erfordernisses der Unabwendbarkeit bei dem Begriffe des unabwendbaren Ereignisses nach § 7 A. G. mit der höheren Gewalt ist aber nur eine teilweise. Indem das Gesetz mit den oben wiedergegebenen Worten gewisse Ereignisse g e s e t z l i c h für unabwendbar erklärt, wenn der Halter und der Führer des Fahrzeugs jede nach den

Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat, geht es in den drei genannten Fällen von dem Erfordernis des objektiven Maßstabs für die Feststellung der Unabwendbarkeit ab und statuiert einen direkten Gegensatz zu dem Begriff der höheren Gewalt, der ausnahmslos objektive Unanwendbarkeit verlangt.

Daß in diesen, auf dem Verhalten des Verletzten, eines Dritten oder eines Tieres beruhenden Ereignissen, bei denen es lediglich des Beweises der Wahrung jeder nötigen Sorgfalt im einzelnen Falle bedarf, ein geringeres Maß von Vorsicht in der Anwendung von Abwehrmitteln gefordert wird, als bei anderen für unabwendbar gehaltenen Ereignissen, unterliegt keinem Zweifel, doch wäre es irrig, wollte man dieses Maß anzuwendender Sorgfalt als Begriffsmerkmal für das „unabwendbare Ereignis" des § 7 Abs. 2 A. G. allgemein verwenden [1]).

Wäre dies zutreffend, so brauchten die besonderen Fälle überhaupt nicht genannt zu werden, es hätte dann genügt, jedes Ereignis dann für unabwendbar zu erklären, wenn der Halter und Führer des Fahrzeugs jede Sorgfalt beobachtet hat. Da aber, wie Eger [2]) mit Recht hervorhebt, der Beweis jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt im Grunde nichts anderes ist, als der Nachweis des mangelnden Verschuldens, so läge die Besonderheit der neuen Gesetzvorschrift gegenüber dem allgemeinen bürgerlichen Recht lediglich in der Umkehrung der Beweislast. Dies kann aber nicht gewollt sein und findet auch in den Kommissionsberichten keine Stütze. Nur wenn das Verhalten eines Menschen oder eines Tieres für den

1) So unrichtig: Kirchner S. 81 ff., Schmidt-Wagner S. 166.
2) S. 163.

Unfall ursächlich war, wird ein Minus in der anzuwendenden Sorgfalt gegenüber den anderen unabwendbaren Ereignissen zugelassen, oder mit anderen Worten, unter Verzicht auf jedes objektive Moment soll schon die subjektive Unabwendbarkeit genügen, um die Entstehung der Haftpflicht zu verhindern.

Allerdings handelt es sich hierbei um eine Vermischung des Gefährdungs- mit dem Verschuldensprinzip, und der Beweis, der hier dem Halter des Fahrzeugs gestattet ist, ist ein wahrer Exkulpationsbeweis [1]), doch ist nicht zu befürchten, daß deshalb eine für den Haftpflichtigen allzugünstige Beweislage entstände. Ein eigentlicher Unterschied zwischen der nach A. G. erforderten und der nach § 276 B. G. B. nötigen „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt" besteht nicht, da der „Verkehr" nicht überall die gleiche Aufmerksamkeit erfordert, wie denn auch schon vor Inkrafttreten des neuen Gesetzes von dem Automobilführer mehr als die im allgemeinen Verkehr erforderliche Sorgfalt, nämlich eine, der Gefährlichkeit des Betriebes entsprechende, besondere Sorgfalt, die man m. E. mit der für § 7 Abs. 2 A.G. maßgebenden Sorgfalt identifizieren kann, verlangt worden ist [2]).

Unter der Voraussetzung der Anwendung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Vorsicht ist ein Ereignis also zunächst dann als unabwendbar anzusehen, wenn es durch das Verhalten des Verletzten herbeigeführt ist. In Betracht kommt hierbei schuldhaftes und nicht schuldhaftes Tun und Unterlassen des Verletzten, ohne daß allein die Häufigkeit der so entstehenden Verletzungen die Ersatzpflicht des Betriebsunternehmers begründen würde. Haben

1) So Eger, S. 153.

2) Vgl. die für den Begriff maßgebenden Entscheidungen bei Eger S. 165 ff.

allerdings Halter und Führer die von ihnen geforderte Sorgfalt nicht beobachtet, so gelangt die Haftpflicht im Prinzip zur Entstehung, doch kann immerhin nach § 9 A. G. die Ersatzpflicht ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden. Ein durch nicht schuldhaftes Handeln des Verletzten (vor allem eines Kindes, eines Geisteskranken etc.) herbeigeführter Unfall kann an sich schon höhere Gewalt darstellen. Aber das Gesetz will darüber hinaus die Haftung auch in den Fällen ausschließen, wo menschlicher oder tierischer Unverstand, nicht der Betrieb, den Schaden verschuldet, wo ein Verschulden Dritter oder ein Zusammenwirken unglücklicher Zufälle vorgelegen hat, sodaß auch in den Fällen, die als Betriebsunfälle angesehen worden sind, weil sie mit einer gewissen Häufigkeit eingetreten sind, der Unternehmer nicht schon aus diesem alleinigen Grunde haftpflichtig ist.

Wie bei dem Begriffe der höheren Gewalt, so trifft auch für das „unabwendbare Ereignis" das dritte Erfordernis zu, nämlich, daß es in seinen Folgen nicht unschädlich zu machen sein darf, oder mit anderen Worten: ein an sich unabwendbares äußeres Ereignis behält nur dann seine haftbefreiende Wirkung, wenn der Automobilhalter trotz aller Maßnahmen, die noch im Bereich der wirtschaftlichen Existenzmöglichkeit liegen und deren Anwendung ihm nach Lage des Falles vernünftigerweise zugemutet werden kann, die schädigenden Folgen nicht beseitigen konnte.

Das Ergebnis dieser Untersuchung wäre somit, daß unter unabwendbaren Ereignissen im Sinne des A. G.: höhere Gewalt und sonstige äußere, im Verhalten des Verletzten oder dritter am Betriebe nicht beteiligter Personen oder von Tieren bestehende subjektiv unabwendbare und

in ihren Folgen nicht unschädlich zu machende Ereignisse zu verstehen sind[1]).

B. II. 2.

Der Zweck des neuen A. G., die Allgemeinheit vor den ihr aufgedrängten Gefahren des Automobilbetriebs, vor allem aber gegen die Geschwindigkeitsexzesse zu schützen, offenbart sich deutlich in den Ausnahmebestimmungen des § 8 A. G., wonach die Haftpflicht des § 7 A. G. ausgeschaltet ist,

„1. Wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war,

2. Wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nur zur Beförderung von Lasten dient und auf ebener Bahn eine auf 20 Kilometer begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann."

Versagt somit die Gefährdungshaftung in den Fällen des § 8, so finden die Ansprüche der Ersatzberechtigten im B. G. B. eine immerhin ausreichende Stütze, da der Nachweis eines Verschuldens auf Seiten des Ersatzpflichtigen bei den hohen Anforderungen, welche an die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt" gestellt werden müssen, nicht zu schwer sein wird.

Zu unterscheiden ist hierbei zwischen vertragsmäßiger und außervertragsmäßiger Haftung. Die vertragliche Haftung, die für Abs. 1 des § 8 in der Mehrzahl der Fälle Anwendung finden wird, setzt voraus, daß der Automobilhalter oder die Angestellten die vertraglichen Pflichten vorsätzlich oder fahrlässig verletzt haben. Durch Fahrlässigkeit, d. h. außer Acht

1) So auch Krause S. 87.

lassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, verfehlt sich aber auch derjenige, welcher, ohne im Besitz der erforderlichen technischen Fertigkeit oder der erforderlichen Kenntnis oder körperlichen Kräfte zu sein, eine Leistungspflicht, der er nicht gewachsen ist, übernimmt. Auch ein derartiges Verschulden seines Chauffeurs oder anderer Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, hat der Halter in gleichem Umfange, wie eigenes Verschulden zu vertreten. (§ 278 B. G. B.). Ebenso ist nach § 664 B. G. B. der Beauftragte für das Verschulden eines Gehülfen verantwortlich.

Die hauptsächlichsten Vertragsmöglichkeiten zwischen Automobilhalter und den durch § 8 Abs. 1 nicht geschützten Personen seien hier hervorgehoben. Beim Fahren in einer Automobildroschke liegt wohl regelmäßig — wenn auch nur stillschweigend — ein Vertrag über die Beförderung vor, wobei die Ersatzansprüche auf die Vorschriften über den Werkvertrag (§§ 631 ff. B. G. B.) gestützt werden können. Wird der Fahrzeughalter wegen Verletzung des Vertrages in Anspruch genommen, so liegt ihm der Entlastungsbeweis ob, daß ihn kein Verschulden trifft, da § 282 B. G. B. die Beweislast umkehrt. Bei deliktischen Schadenersatzansprüchen dagegen muß der Ersatzberechtigte das Verschulden bezw. die Vertretungspflicht des Gegners beweisen, abgesehen vom Falle des § 831 B. G. B., wo wieder den Haftschuldner der Entlastungsbeweis trifft.

Der Umfang des Schadenersatzes richtet sich nach den §§ 249 ff. B. G. B.

Bei Fahrgästen, denen aus Gefälligkeit das Mitfahren gestattet worden ist, wird man in der Regel eine vertragsmäßige Haftung nicht konstruieren können. So entscheidet auch das Reichsgericht in Bd. 65 S. 18 ff., daß hierin noch nicht der Abschluß eines

obligatorischen Vertrages, sondern lediglich ein bloß tatsächlicher Vorgang ohne rechtliche Wirkung zu erblicken sei.

Etwas anderes ist es hingegen, wenn mit dem Mitfahren ein bestimmter rechtlicher Zweck und ein rechtliches Interesse, sei es bloß auf Seiten eines Kauflustigen oder auch auf Seiten des Fahrzeughalters, verbunden ist. In einem solchen Falle, besonders aber, wenn beide Teile davon ausgehen, daß die Mitfahrt im Falle eines befriedigenden Ausfalles den Kauflustigen evtl. zum endgiltigen Ankauf bestimmen werde, kann man den Vorgang als den Abschluß eines den evtl. Kaufvertrag vorbereitenden Vertrages gelten lassen. Wesentlich ist dabei, daß es hierüber zwischen den Parteien zu einer Aussprache gekommen ist, da dem bloß innerlichen, der anderen Partei nicht erkennbar gemachten Gedanken keine rechtliche Folge beigelegt werden kann [1]).

Fahrgäste und Güter, die auf Postautomobilen befördert werden, sind durch §§ 8 ff. des Reichspostgesetzes vom 28. 10. 1871 geschützt, wonach die Postverwaltung für Verletzungen und Beschädigungen haftet.

Die das Verhältnis zwischen dem Automobilhalter einerseits und dem Chauffeur, sowie den sonst beim Betriebe Beschäftigten andererseits regelnden Bestimmungen sind die des Dienstvertrages (§ 611 ff. B. G. B.), welche den Dienstverpflichteten besonders im § 618 weitgehenden Schutz gewähren. Hiernach hat „der Dienstberechtigte Räume, Vorrichtungen oder Gerätschaften, die er zur Verrichtung der Dienste zu beschaffen hat, so einzurichten und zu unterhalten und Dienstleistungen, die unter seiner Anordnung oder seiner Leitung vorzunehmen sind, so zu regeln, daß der

1) R. G. Bd. 65, S. 18 ff.

Verpflichtete gegen Gefahr für Leben und Gesundheit soweit geschützt ist, als die Natur der Dienstleistung es gestattet".

Bei Nichterfüllung dieser Verpflichtungen haftet der Dienstberechtigte nach den für unerlaubte Handlungen geltenden Vorschriften (§§ 842—846 B. G. B.) auf Schadenersatz, ohne daß diese Haftung im Voraus aufgehoben oder beschränkt werden kann (§ 619). Allerdings kann sich der Fahrzeughalter von der Haftpflicht durch den Entlastungsbeweis des § 282 B. G. B. befreien, da stets zu prüfen bleibt, ob die Verletzung der Vertragspflicht ihm zur Schuld angerechnet werden kann. Mißlingt dieser Beweis aber, so ist er, trotzdem sich die Ansprüche lediglich auf den Vertrag stützen, nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen verantwortlich.

Bringt man den § 618 B. G. B., als ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 B. G. B., mit dem letzteren in Verbindung, so ist bei einem schuldhaften Verstoß gegen § 618 auch ein Anspruch auf Schmerzensgeld (§ 847 B. G. B.) gegeben. Unbedingt erforderlich ist aber dabei der strikte Nachweis eines Verschuldens auf Seiten des Fahrzeughalters, und es genügt nicht, daß dieser sich den vertraglichen Ansprüchen des Verletzten (aus §§ 618, 842—846 B. G. B.) gegenüber nicht exkulpieren kann.

Wird man im allgemeinen sagen können, daß ein Verschulden des Dienstherrn dann vorliegt, wenn er es unterläßt, Vorrichtungen zur Sicherheit anbringen zu lassen, deren Notwendigkeit er bei Anwendung der ihm obliegenden Sorgfalt erkennen konnte, so muß man für die Verpflichtungen des Automobilhalters im Einzelfalle auch auf die §§ 3—5 der Verordnung des Bundesrats vom 3. Februar 1910 eingehen, wo Be-

schaffenheit, Ausrüstung und Inbetriebnahme des Fahrzeugs genauer geregelt sind.

Demgegenüber hat der Dienstverpflichtete seinem Herrn etwa entstandene Mängel in der Beschaffenheit des Fahrzeugs unverzüglich zu melden, da er nach §§ 16 ff. der Verordnung sich vor der Fahrt von dem Zustand des Fahrzeugs zu überzeugen hat.

Eine entsprechende Anwendung der bezüglich der Dienstverpflichteten ausgesprochenen Haftungsgrundsätze muß auch gelten im Verhältnis zwischen Fahrzeughalter und freiwillig Hülfe leistenden Personen, die unentgeltlich bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig sind. Gleichgültig, ob Auftrag (§§ 662 ff.) oder Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 ff.) vorliegt, haften beide Vertragsteile für Vorsatz und Fahrlässigkeit und § 618 Abs. 1 und 3 findet entsprechende Anwendung, da auch eine derartige Haftung im Rahmen des Vertragsverhältnisses liegt.

Neben den genannten Fällen vertraglicher Haftung oder auch für sich allein kann eine außervertragliche Haftung eintreten, für welche die allgemeinen Grundsätze der §§ 823 ff. B. G. B. Platz greifen (siehe unten II. 7).

B. II. 3.

Zu einem Vergleich des § 9 A. G. mit dem § 254 B. G. B. nötigt schon die Fassung des neuen Gesetzes: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so finden die Vorschriften des § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches mit der Maßgabe Anwendung, daß im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht."

Vorauszuschicken ist, daß zur Anwendung des § 9 A. G. und mithin auch des § 254 B. G. B. die Haft-

pflicht des Halters nach § 7 A. G. begründet sein muß, wobei es nicht auf ein Verschulden des Halters bei Entstehen des Schadens ankommt, da er schon dann haftet, wenn ihm der obliegende Entlassungsbeweis mißglückt, oder wenn eine unverschuldete Betriebsstörung den Unfall verursacht hat.

§ 254 B. G. B. lautet: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz, sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist.

Dies gilt auch dann, wenn sich das Verschulden des Beschädigten darauf beschränkt, daß er unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte, oder daß er unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Die Vorschrift des § 278 findet entsprechende Anwendung."

Wie im B. G. B. ein Verschulden des Schädigers nicht gefordert wird, so handelt es sich auch für die analoge Anwendung in § 9 unstreitig nicht um eine Aufrechnung des beiderseitigen Verschuldens, sondern um eine Vergleichung und Abwägung der beiden in Betracht kommenden ursächlichen Momente. Die vom Halter zu vertretende Mitwirkung besteht grundsätzlich nicht in einem Verschulden, sondern in der durch den Betrieb seines Fahrzeugs geschaffenen Gefahr. Zu vergleichen ist die Betriebsgefahr mit dem Verschulden des Verletzten, während das „tertium comparationis" das Maß der Verursachung, die größere oder geringere Beziehung zum Schaden bildet [1]).

1) So Kirchner S. 96, abweichend Eger S. 223 ff.

Was den Begriff des Verschuldens betrifft, so ist ein Unterschied nach dem Grade nicht zu machen, vielmehr auch das geringste erweisliche Verschulden, wenn durch dasselbe der Unfall mitverschuldet ist, zu beachten. Nach allgemeinen Rechtsprinzipien kann das Verschulden in jedem vorsätzlichen oder fahrlässigen Verhalten bestehen (§ 276 B. G. B.), das den Unfall herbeigeführt oder nach dem Unfall den Schaden entstehen oder größer werden läßt.

Die Altersstufen des Verletzten kommen insofern in Betracht, als Kinder unter 7 Jahren, ebensowenig wie sie für einen Schaden, den sie einem anderen zufügen, verantwortlich sind (§ 828 Abs. 1), auch gegen sich selbst nicht schuldhaft handeln können, während bei Minderjährigen von 7—18 Jahren, denen nach §§ 276, 828 B. G. B. ein Verschulden wohl zur Last fallen kann, die Individualität des Verletzten dahingehend zu prüfen ist, ob ihm trotz des jugendlichen Alters das Bewußtsein und die erforderliche Erkenntnis von der Gefährlichkeit ihrer Handlungen beigewohnt hat [1]). Bei sonst normalen Personen über 18 Jahren ist dagegen die Individualität ohne Belang und es genügt die „Tatsache, daß der nach allgemeinen Rechtsprinzipien erforderte Grad von Aufmerksamkeit, der von jedem Vernünftigen und Zurechnungsfähigen bei Vornahme seiner Handlungen vorausgesetzt werden muß, nicht beobachtet worden ist„ [2]).

Wenn sich das Gesetz auch bemüht, ein abstraktes Maß für den Begriff der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt aufzustellen, so will es damit keineswegs die Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falles verhindern, da sich das Maß der anzuwendenden Sorgfalt stets nach der vorhandenen Gefahr, aber auch

1) Bolze, Bd. 8, Nr. 165.
2) R. G. 21,5. 1880, E. E. I. 175.

nach der Körperbeschaffenheit, dem Alter, Geschlecht oder Beruf ändern wird.

Was aus diesen allgemeinen Grundsätzen für die zahllosen Möglichkeiten ihrer Anwendung auf das A. G., was für die Beurteilung der Beweislast gefordert werden muß, ist aus den entsprechend zu verwertenden Entscheidungen zu § 254 B. G. B. zu entnehmen [1]).

Voraussetzung für die Anwendung des § 254 B. G. B. auf das A. G. ist zunächst ein Kausalzusammenhang zwischen dem Betriebsunfall und dem Schaden und sodann zwischen der schuldhaften Handlung des Beschädigten und dem Schaden. Für das letztere Kausalmoment ist zu bemerken, daß das Verschulden des Verletzten sowohl vor dem Unfall liegen und dessen Eintritt mitwirkend bestimmen, als auch nach dem Unfall den Eintritt und den Umfang der Schadensfolgen beeinflussen kann und daß in beiden Fällen das Mitwirken auch in einer Unterlassung bestehen kann.

Bezüglich der Frage, welches Verschulden mitwirkend als Ursache des Unfalls anzusehen ist, gehen die Ansichten auseinander, doch scheint mir die v. Buri'sche Ansicht, daß jede Übertretung einer Sicherheitsvorschrift usw. sich dann als eigenes, im ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfalle stehendes Verschulden qualifiziert, wenn die schuldhafte Handlung die Gelegenheit und Möglichkeit zur Verletzung, also eine Bedingung des Erfolgs geboten hat, für das B. G. B. wie für § 9 A. G. am zutreffendsten zu sein [2]). Die schuldhafte Handlungsweise des Verletzten braucht nur in einer solchen Tätigkeit zu bestehen, durch welche er seine Person zu dem Be-

1) Vgl. auch Krause S. 98 ff. Eger 195 ff.
2) So Eger S. 203.

triebe in eine verbotene Beziehung setzt, und dadurch unmittelbar oder mittelbar irgend eine Betriebsfunktion oder irgend ein Betriebsereignis für sich verletzend macht. Verlangt also der Kausalzusammenhang einmal, daß der Schaden ohne jenes Verschulden nicht oder nicht in dem Umfange eingetreten sein würde, so muß das Verschulden auch allgemein geeignet sein, einen Schaden dieser Art herbeizuführen (adäquate Verursachung) [1].

Haben ungewöhnliche Ereignisse mitgewirkt, d. h. konnte der eingetretene Erfolg bei Anwendung der gewöhnlichen Sorgfalt und Vorsicht als eine mögliche Folge nicht vorhergesehen werden [2], so fehlt es am Kausalzusammenhang, während er dadurch allein nicht beseitigt wird, daß möglicherweise der Schaden auch ohne die schuldhafte Handlung eingetreten wäre [3]. Daß der Begriff des ursächlichen Zusammenhangs nicht in einem rein mechanischen Sinne aufzufassen ist, spricht die Reichsgerichtsentscheidung vom 2. 1. 1893 in J. W. 93 S. 101 aus, wonach es genügt, „wenn durch das Verschulden eine Situation herbeigeführt ist, welche es einem anderen zur Pflicht macht, einzugreifen, und durch dieses Eingreifen der Schaden entstanden ist" [4].

Streng auseinanderzuhalten ist stets die Frage des ursächlichen Zusammenhangs von der Frage des mitwirkenden eigenen Verschuldens, da die erstere nicht als alleiniger Maßstab für die Verteilung des Schadens von Bedeutung ist, vielmehr auch alle anderen wichtigen Umstände zu berücksichtigen sind. Insbesondere kommt es auf den Grad des Verschuldens und evtl. auf eine Wertung des Verhaltens nach der ethischen

1) Siehe auch J. W. 1900, S. 396.
2) R. G. 24. 1. 1901, E. E. XVIII, S. 206—207.
3) Vgl. Kirchner S. 116.
4) Vgl. im Übrigen die Entsch. bei Eger S. 203, 204.

Seite hin an, wie denn Planck [1]) ausdrücklich bloße Fahrlässigkeit dem Vorsatz gegenüber stellt. So sind als äußerste Fälle denkbar: einmal, daß überwiegendes Selbstverschulden den Ersatzanspruch ganz beseitigt, während andererseits sehr geringfügiges Selbstverschulden unbeachtet bleibt. Hierüber hat das richterliche Ermessen frei zu entscheiden.

Wie das bürgerliche Recht für § 254 ein Verschulden des Schädigers nicht fordert (z. B. §§ 867, 904, 912, 917, I. W. 03 S. 66), so ist, nachdem die Anwendbarkeit des § 254 B. G. B. auf das R. H. G. gegenüber dem sehr beachtlichen Standpunkt Egers [2]) von der Rechtsprechung bejaht worden ist, auch für unerheblich betrachtet worden, ob auf Seiten des Betriebsunternehmers ein Verschulden vorliegt. Dasselbe muß in analoger Weise für § 9 A. G. gelten. Zwar ist Eger [3]) beizupflichten, daß eine Gegenüberstellung des Verschuldens und des allgemeinen Begriffs der Betriebsgefahr nicht immer zur Klärung der Frage, ob und wie ein Schaden zu verteilen ist, ausreichen wird, und daß es präziser wäre, „festzustellen, welcher Anteil an der Verursachung der Verletzung der Sorgfalt durch den Halter oder Führer und welcher Anteil dem Verschulden des Verletzten zukommt", doch scheint mir der Standpunkt des Reichsgerichts hinreichend klar, um bei richtiger Beweiswürdigung Ungerechtigkeiten auszuschließen. Auch ist es schon deshalb angezeigter, von der Betriebsgefahr als Ursache für den zu verteilenden Schaden auszugehen, da die Haftpflicht des Halters nicht auf eigenem oder fremdem zu vertretenden Verschulden, auch nicht auf vermutetem Verschulden beruht, son-

1) a. a. O. Anm. 4 zu § 254.
2) Vgl. Kommentar zum Haftpflichtgesetz S. 203.
3) Vgl. Kommentar zum A. G. S. 233.

dern auf einer modifizierten Gefährdungshaftung. Nach § 254 B. G. B. soll eben nicht das Verschulden beider Teile gegeneinander abgemessen werden (sogenannte Kulpa-Kompensation), sondern es soll darauf ankommen, inwiefern der eine oder der andere die Ursache des Schadens ist. Daher ist allein wegen der stets vorhandenen Ursächlichkeit des Betriebes ohne irgend welches Verschulden auf Seiten des Unternehmers dem Verletzten, dem ein nur geringes Verschulden zur Last fällt, stets ein Teil des Schadenersatzes zuzusprechen [1]).

Daß allerdings ein für den Unfall kausales Verschulden des Fahrers oder Halters selbst im Schadenersatzprozeß doppelte Bedeutung gewinnen kann, hebt Kirchner [2]) mit Recht hervor: einmal als Klagegrund aus den §§ 823, 831 B. G. B. kumulativ neben der Begründung aus § 7 dieses Gesetzes, und dann replicando gegenüber dem Einwande des Selbstverschuldens als ein die Betriebsgefahr und damit das dem Halter zur Last fallende Maß der Verursachung erhöhender Umstand [3]).

Was die beiden, in § 254 Abs. 2 B. G. B. erwähnten Fälle schuldhaften Verhaltens des Beschädigten betrifft, so kann der erste: „wenn der Beschädigte es unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte", für § 9 A. G. nicht in Anwendung kommen, da er ein Vertragsverhältnis zwischen den Parteien voraussetzt. Von Bedeutung ist dagegen der zweite Satz: „wenn der Beschädigte es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu vermindern", da er sich auch auf

1) R. G. Bd. 56, S. 154 u. zahlreiche andere Entsch.

2) S. 119.

3) Vgl. über die Betriebsgefahr steigernde Umstände, die zu Gunsten des Verletzten gehen, Eger S. 232 und dortige Entsch.

eine außervertragliche Entschädigungspflicht bezieht. Danach legt das Gesetz schon beim Vorliegen eines Ereignisses, welches für einen anderen eine gesetzliche Haftung zu begründen geeignet ist, dem Bedrohten die Pflicht auf, positiv zu handeln und alles zu tun, was nach der Verkehrssitte ein verständiger Mensch tun würde, um den Schaden abzuwenden oder zu mindern, anderenfalls sein Unterlassen ein schuldhaftes ist. Dasselbe gilt auch für das Verhalten des Verletzten n a c h dem Unfall, d. h. er darf den Schaden nicht größer werden lassen, als er notwendig infolge des Unfalls werden muß. Läßt sich auch eine allgemein gültige Regel für die vom Verletzten zu ergreifenden Maßregeln nicht geben, so bieten doch die auch hier maßgebenden Entscheidungen I. W. 05 S. 201; 07 S. 740; 08 S. 329 ausreichende Anhaltspunkte.

Der Streit, der bezüglich der in § 254 Abs. 2 B. G. B. angeordneten entsprechenden Anwendung des § 278 B. G. B. in der Wissenschaft herrscht und durch widersprechende Entscheidungen höherer Gerichte genährt wurde, hat auch für das A. G. seine grundlegende Bedeutung. Nach § 278 B. G. B. hat „der Schuldner ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, in gleichem Umfange zu vertreten, wie eigens Verschulden".

Bezieht man diesen Rechtssatz nicht nur auf Abs. 2 des § 254, sondern in gleichem Maße auf Abs. 1, so ergibt sich, daß auch das mitwirkende Verschulden des gesetzlichen Vertreters bei der E n t s t e h u n g des Schadens, also z. B., wenn er seine Aufsichtspflicht verletzt hat, den Fahrzeughalter entlasten würde [1]).

1) So Planck, Bd. 2 § 254 Bem. 5, Waldeck S. 66 u. R. G. Bd. 66, S. 106.

Mit Recht wendet sich Eger [1]) gegen diese Ansicht, wobei er sich auf die beiden zum R. H. G. erlassenen Entscheidungen Bd. 55 S. 316 und Bd. 54 S. 404 und 407, vor allem aber auf die jüngste Entscheidung 24. 1. 1906 Bd. 62 S. 346 stützen kann. Danach ist „die Frage, ob die Anwendung des § 278 B. G. B. lediglich auf Grund der im Schlußsatze des § 254 Abs. 2 ausgesprochenen Verweisung auch ohne eine bestehende Vertragsverbindlichkeit einzutreten habe", zu verneinen. Wie § 278 B. G. B. ein bestehendes Schuldverhältnis voraussetzt, so muß dies auch für die entsprechende Anwendung auf § 254 Abs. 2 gelten. Zwischen dem Schädiger und dem Verletzten bei einer unerlaubten Handlung besteht aber vor Begehung der letzteren auf keiner Seite irgend ein Schuldverhältnis; erst durch die unerlaubte Handlung selbst treten sie zu einander in gewisse Rechtsbeziehungen; es ist auf der einen Seite ein Gläubiger-, auf der anderen Seite ein Schuldverhältnis, wenn der Schaden schon eingetreten ist, bereits entstanden; wenn er dagegen nur droht, doch im Entstehen begriffen, und aus diesem ursächlich begründeten Gläubigerverhältnis können nach den Grundsätzen von Treu und Glauben gewisse Diligenzpflichten gegen den anderen Teil für den Beschädigten abgeleitet werden, die im vorliegenden Falle das Gesetz in Abs. 2 des § 254 dem Beschädigten ausdrücklich auferlegt.

Diese außervertragliche Rechtspflicht setzt also voraus, daß von Seiten des Ersatzpflichtigen bereits etwas geschehen ist, was seine gesetzliche Verantwortlichkeit für den Fall begründet, daß ein Schaden entsteht, oder, wie die Entscheidung des R. G. vom 29. 1. 05 in I. W. 05 S. 192 sich ausdrückt: „ein Gläubigerverhältnis zwischen dem Bedrohten und dem Schä-

1) S. 223.

diger in der Entstehung begriffen, ursächlich begründet ist".

Eine Ausdehnung der Anwendung des § 278 B. G. B. im Gebiete der unerlaubten Handlungen über die bezeichnete Grenze hinaus auf jedes Verschulden von gesetzlichen Vertretern und Hilfspersonen, z. B. eine Vernachlässigung der Aufsichtspflicht, die nur zur Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, muß aber auch vom Standpunkte der Billigkeit als nicht angängig bezeichnet werden. Es handelt sich nach Ansicht des R. G. Bd. 62 S. 346 hierbei lediglich um „ein Mitwirken des Verschuldens hinsichtlich der Verursachung des Unfalles und des daraus entstandenen Schadens, wofür es genügen muß, daß der Ersatzpflichtige gemäß §§ 840, 426 B. G. B. seinen Rückgriff gegen den Vertreter oder die Hilfsperson nehmen kann". (So auch O. L. G. Dresden 26. 2. 07, E. E. XXIV. 46; Eger S. 222 ff.; Kirchner S. 123, 124; Krause S. 110; Schmidt-Wagner S. 186.)

Kein Zweifel über die Anwendbarkeit des § 278 besteht in den Fällen, wo der gesetzliche Vertreter, z. B. der Inhaber der elterlichen Gewalt, Vater bzw. Mutter, der Vormund, der Pfleger oder die Personen, deren sich der Verletzte zur Erfüllung seiner Pflicht der Abwendung oder Minderung des Schadens bedient, z. B. der Arzt, diese Pflicht, also gewöhnlich die Heilung, vernachlässigen. Ein solches Verschulden muß der Verletzte wie eigenes vertreten [1]).

Eine wesentliche Abweichung von den Vorschriften des bürgerlichen Rechts bedeutet es, wenn im § 9 A. G. bestimmt wird, „daß im Falle einer Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher

---

1) Vgl. hier die singuläre, m. E. irrige Entscheidung des O. L. G. Cöln vom 24. Juni 1905, E. E. XXIII, S. 6 u. Kirchner S. 113, 114.

die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht". Während im B. G. B. zwischen dem Verletzten und dem Inhaber der Sache ein rechtliches Band vorausgesetzt wird (§§ 254, 831 B. G. B.), kommt es im A. G. nur auf das momentane Gewaltverhältnis an, nicht darauf, ob die tatsächliche Gewalt geeignet war, ein Besitzverhältnis zu begründen oder das frühere Besitzverhältnis zu beenden [1]). Es haftet also, wer in der Lage ist, eine Einwirkung dahin vorzunehmen, daß die Sache dem Gefahrenbereich des Fahrzeugs entzogen werden kann oder nicht. Dies ist evtl. auch der Dieb, in dessen Händen die gestohlene Sache durch eigene Unachtsamkeit von einem Automobil beschädigt wird. War dagegen im Augenblick der Gefahr eine Hilfsperson des Beschädigten Inhaber der tatsächlichen Gewalt, so steht dem Beschädigten auch kein Exkulpationsbeweis nach § 831 B. G. B. zu.

B. II. 4.

Die Gegenüberstellung der den Umfang und die Art der Haftpflicht regelnden Bestimmungen des neuen Gesetzes mit denjenigen des B. G. B. könnte überflüssig erscheinen, da die §§ 10, 11 und 13 fast wörtlich den §§ 844 und 843 B. G. B., sowie den §§ 3, 3a und 7 des R. H. G. nachgebildet sind. Doch bietet einmal die analoge Anwendung der allgemeinen Bestimmungen auf das Spezialgesetz Gelegenheit zu interessanten Vergleichen, und dann zeigt gerade der Umstand, daß andere Schadenersatzansprüche aus dem B. G. B. nicht übernommen worden sind, die dem B. G. B. lange nicht in diesem Maße eigene Tendenz; die Haftpflicht des Schädigers zu begrenzen, wie es

1) So Eger S. 238.

am hervorstechendsten die quantitative Haftungsbeschränkung des § 12 A. G. ausdrückt.

Während das Gesetz wegen Beschädigung von Sachen, abgesehen von der im § 12 enthaltenen Haftungsgrenze in Höhe von 10,000 Mk., keine besonderen Bestimmungen enthält, sodaß es mithin bei den allgemeinen Bestimmungen des B. G. B. (§ 249 ff.) bewendet, wird nach §§ 10 und 11 A. G. für Personenschaden weder der ganze wirkliche Schaden (damnum emergens §§ 249—251, §§ 253, 823 B. G. B.), noch der gesamte entgangene Gewinn (lucrum cessans § 252 B. G. B.), d. h. die volle Entschädigung, gewährt. Weder die Bestimmung des § 842 B. G. B., wonach allgemein die für Erwerb oder Fortkommen des Verletzten entstehenden Nachteile zu ersetzen sind, noch die Vorschriften der §§ 845, 846 sind auf den Haftpflichtanspruch des vorliegenden Gesetzes übertragen. Vielmehr werden an wirklichem Schaden nur ersetzt: die Heilungs- und Beerdigungskosten, sowie die Kosten der Vermehrung der Bedürfnisse während der Krankheit und infolge der Verletzung; an entgangenem Gewinn nur die Vermögensnachteile aus der verminderten oder verlorenen Erwerbstätigkeit und für die Unterhaltsberechtigten aus dem Verlust des Unterhalts. Jeder andere direkte Schaden und jeder weitere Vermögensnachteil, der zum entgangenen Gewinn gehört, z. B. durch entgehende Dienste (§ 845 B. G. B.), Entgehen eines günstigen, in sicherer Aussicht stehenden Geschäftsabschlusses oder der Schaden, der Nichtvermögensschaden ist (Schmerzensgeld, körperliche Entstellung usw., § 847 Abs. 1) bleibt an sich unberücksichtigt, und Ersatz kann nur gefordert werden, wenn zugleich die allgemeinen Voraussetzungen des B. G. B. für Schadenersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen (§§ 823 ff.) vorliegen und substanziiert sind.

Der erste Satz des § 10 A. G.: „Im Falle der Tötung ist der Schadenersatz durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung, sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war", ist zwar in dem entsprechenden § 844 B. G. B. nicht enthalten, aber aus dem vorausgehenden § 843, der die Ersatzpflicht bei Körperverletzungen in genau derselben Weise regelt, ergibt sich, daß seine Bestimmungen auch für § 844 Anwendung zu finden haben, wenn der Tod erst später eingetreten ist. Während also in § 844 B. G. B. die Wiederholung vermieden ist, hat sie das neue Gesetz, weil es den Fall der Körperverletzung erst im folgenden § 11 behandelt, zum besseren Verständnis für nötig gehalten.

Da die in § 10 Abs. 1 Satz 1 aufgezählten Schadenskategorien: Heilungskosten, Erwerbsausfall und vermehrter Bedarf, im Falle der Tötung dieselben sind, wie die in § 11 A. G. für den Fall der Körperverletzung erwähnten, sollen sie hier gemeinschaftlich betrachtet werden. Daß sie nicht mehr umfassen, als § 843 Abs. 1, wenn auch dort von Heilungskosten keine Rede ist, erscheint nach der Entstehungsgeschichte dieses Paragraphen unzweifelhaft, da der Ersatzanspruch für die Heilungskosten schon durch die allgemeinen Vorschriften des Gesetzes (§§ 823, 249 B. G. B.) als gedeckt anzusehen ist [1]).

Es kann daher in der Hauptsache auf die zu § 843 Abs. 1 B. G. B. und zu §§ 3, 3a des R. H. G. ergangenen Entscheidungen verwiesen werden [2]).

Dieselben Ansprüche, die dem Verletzten nach § 11 A. G. zustehen, entstehen in der Person des Ge-

1) Vgl. Prot. Bd. 2, S. 828.

2) Vgl. auch Eger S. 245—251.

töteten nach § 10, und solange er noch lebt, ist er allein berechtigt, sie geltend zu machen. Nicht die Tötung ist die hinsichtlich der Heilungskosten Schaden stiftende Ursache, sondern die der Tötung vorausgehende, zu Lebzeiten des Getöteten eingetretene Körperverletzung. Der Ersatzanspruch ist sonach dem Getöteten zu Lebzeiten selbst erwachsen [1]). Der Erblasser kann daher über die zu seinem Vermögen gehörige Schadenersatzforderung sowohl unter Lebenden als unter Toten frei verfügen, dem Halter gegenüber darauf verzichten, sich mit ihm vergleichen, sie einem Dritten abtreten, verpfänden usw. (vgl. dagegen § 13 A. G.). Soweit der Getötete unter Lebenden nicht darüber verfügt hat, gehört der Anspruch zum Nachlaß, und nicht die Angehörigen als solche, sondern nur, soweit sie Erben geworden sind, sind forderungsberechtigt.

Aus eigenem Rechte können dritte Personen aus vorliegendem Gesetze keinerlei Ersatzforderungen herleiten, mögen auch die Vermögensnachteile, die sie durch die Verletzung oder Tötung des Verunglückten erleiden (z. B. als Angestellte, Geschäftsherren, § 845 B. G. B., oder Personen, welche der Verunglückte unterstützt hat), beträchtliche sein [2]). Allerdings ist hier wie bei allen Forderungen und Schulden aus sonstigen Rechtsverhältnissen auch gelegentlich Dritten ein direktes Klagerecht gegen den Haftpflichtigen gegeben, so namentlich dann, wenn der Anspruch des Verletzten auf sie übergegangen oder von ihnen erfüllt worden ist. So kann der in der Person des Verletzten bereits entstandene Anspruch durch Cession, durch Geschäftsführung ohne Auftrag, wenn jemand die für den Haftpflichtigen aus diesem Gesetz erwachsene Schuld bezahlt hat, auf sie übergegangen sein [3]).

1) Motive B. G. B. II. 774, 777. 2) R. G. Bd. 64, S. 350.
3) Wegen des Überganges des Schadensersatzanspruchs kraft

Wie schon nach allgemein bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen (§ 252 B. G. B.) der entgangene Gewinn zu ersetzen ist, so umfaßt auch die Schadenersatzpflicht nach dem neuen Gesetz (§ 10 Abs. 1 Satz 1, zweiter Halbsatz) den nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten gewesenen, erlaubten, aber durch das Dazwischentreten eines schädigenden Ereignisses entzogenen Vermögensvorteil. Es kann daher einerseits nicht nur der durch die Minderung der Erwerbsfähigkeit künftig eintretende Schaden von Seiten des noch nicht erwerbstätigen Verletzten eingeklagt, sondern andererseits die Weiterzahlung einer zugesprochenen Rente für denjenigen Zeitraum verweigert werden, während welchem der Verletzte auch ohne den Unfall in seinem Erwerbe beeinträchtigt gewesen wäre (z. B. Gefängnisstrafe).

Als Maßstab zur Berechnung des Vermögensnachteils, auf den es allein ankommt, sind vornehmlich zwei Momente zu betrachten [1]): einmal die vermögensrechtliche Lage, in welcher sich der Verletzte zur Zeit der Verletzung befunden hat, dann die vermögensrechtlichen Erfolge, welche von in gleichen Verhältnissen wie der Verletzte lebenden Standesgenossen durchschnittlich erzielt werden. Der Vergleich des so ermittelten bisherigen Einkommens aus der Erwerbstätigkeit mit dem nunmehr verminderten, resp. die Differenz zwischen beiden Beträgen, wird im allgemeinen dem zu ersetzenden Vermögensnachteil zu Grunde zu legen sein. Im übrigen ist das freie richterliche Ermessen entscheidend.

Gesetzes vgl. die Bestimmungen in § 140, Gew. Unf. Vers. Ges. § 151, Landw. U. V. G. § 138, See-Unf. Vers. Ges. § 45, Bau-Unf. Vers. Ges. sämtlich vom 3. Juni 1900 und § 67 des R. G. über den Versicherungsvertrag und § 255 B. G. B.

1) Eger S. 261.

Für die Frage, ob der Verletzte von einer anderen, ihm offen stehenden Erwerbsmöglichkeit Gebrauch machen muß, ist mit dem R. O. H. G. zwischen Berufsleuten und gewöhnlichen Handarbeitern zu unterscheiden. Bei Verletzten, die bisher ein niederes Handwerk, Gewerbe usw. betrieben haben, genügt zur Substanziierung der Schadenersatzklage wegen völliger Erwerbsunfähigkeit der Nachweis nicht, daß der Verletzte gerade diese bestimmte Arbeit zu verrichten außer Stande sei, sondern er hat darzutun, daß und inwieweit er Handarbeiten überhaupt nicht mehr leisten könne [1]). Hatte dagegen der Verletzte einen Beruf mit wissenschaftlicher, technischer usw. Vorbildung, so ist er nicht verpflichtet, wenn seine Arbeitskraft wesentlich oder bezüglich der Art seiner Berufstätigkeit dauernd gemindert ist, gegen Fortbezug des bisherigen Diensteinkommens sich nach dem Ermessen des Dienstherrn in anderer Weise beschäftigen zu lassen. Ebensowenig liegt den Verletzten beider Kategorien eine Verpflichtung zur Erlernung einer neuen Gewerbsart ob [3]).

Da, wie erwähnt, nur der in eigener Person Verletzte, nicht auch der nur mittelbar durch die Verletzung eines Dritten ersatzberechtigt ist, so hat im Gegensatz zu § 845 B. G. B. der Familienvater, dem infolge eines Unfalles die Dienste seiner Frau oder seines Kindes im Haushalt oder im Geschäft entzogen sind, trotz eventuellen Vermögensschadens keinen Ersatzanspruch. Umgekehrt hat die verletzte Ehefrau, die nach § 1356 Abs. 2 B. G. B., und das Kind, das nach § 1617 B. G. B. verpflichtet ist, in einer Kräften und Lebensstellung entsprechenden Weise im Hauswesen und Geschäft Dienste zu leisten, durch die Be-

1) R. O. H. G. v. 30. 6. 1874, Bd. 14, S. 44.
2) R. O. H. G. v. 5. 11. 1875, Bd. 19, S. 12.
3) R. G. Bd. 14, S. 25.

einträchtigung seiner Erwerbsfähigkeit einen Vermögensnachteil nicht erlitten, weshalb sie keinen Ersatz zu fordern haben. Soweit indessen die Erträgnisse der gewerblichen Beihilfe der Frau einen Teil der Einkünfte bilden, aus denen der Ehemann den Unterhalt der Familie bestreiten muß, und infolge der Erwerbsunfähigkeit der Frau eine Schmälerung des Geschäftsverdienstes eintritt, so wird dies regelmäßig eine Beeinträchtigung des Unterhalts, ferner aber auch eine materielle Verschlechterung ihres Vermögens zur Folge haben. Insoweit sich solcher mittelbare Schaden feststellen läßt, ist die Ehefrau selbst geschädigt und daher berechtigt, Ersatz zu verlangen [1]).

Da das vorliegende Gesetz eine dem § 4 R. H. G. entsprechende Bestimmung über die Beträge, die sich der Ersatzberechtigte auf die zu gewährende Entschädigung anrechnen lassen muß, nicht enthält, so bleibt es bei den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts über die sogenannte Vorteilsausgleichung [2]). Soweit also durch das die Schadenersatzpflicht begründende schädigende Ereignis der Geschädigte nicht nur Vermögensnachteile, sondern auch Vermögensvorteile hat, muß er sich eine „compensatio lucri cum damno" gefallen lassen. Voraussetzung eines derartigen Vergleichs der schädigenden mit den nützlichen Folgen ist aber einmal völlige Identität der rechtserzeugenden Tatsache und dann ursächlicher Zusammenhang sowohl des Vorteils wie des Nachteils mit dem Unfall. Nur dann ist dieser ursächliche Zusammenhang im Rechtssinne vorhanden, wenn der Vorteil infolge jenes Unfalles allein, ohne besondere weitere Voraussetzungen, nach dem natürlichen Lauf der Dinge eingetreten wäre. Ein nur im natürlichen Sinne

1) Vgl. R. G. Bd. 47, S. 84; J. W. 05 S. 341; 06 S. 469, 08 S. 273.

2) Begründung S. 15.

vorhandener Kausalzusammenhang dergestalt, daß die Verletzung nur eine Bedingung für den, auf anderen Grundlagen beruhenden Vorteil des Verletzten auslöst, kommt dem Haftpflichtigen nicht zu statten.

Nach diesem auch vom Reichsgericht vertretenen Standpunkt [1]) ist daher zu unterscheiden zwischen Privat-Pensionen und auf Gesetz beruhenden Amtspensionen, die an sich beide geeignet sind, den Schaden des Ersatzberechtigten herabzumindern. In ersterem Falle beruht der durch die Verletzung oder Tötung entstehende Vorteil (der Pensionsbezug) auf dem Abschlusse des Versicherungsvertrages und der Zahlung der Versicherungsprämie oder Kassenbeiträge; hierin, nicht in dem Unfall, liegt der Rechtsgrund des Anspruchs, weshalb von einer Vorteilsausgleichung keine Rede sein kann. Anders im Falle der Verletzung oder Tötung eines Beamten, dem ein auf gesetzlichen oder organisatorischen Anstellungsbedingungen begründeter Pensionsanspruch zusteht. Hier ist überhaupt kein Vorteil für ihn oder seine Hinterbliebenen aus dem Pensionsbezug entstanden, sondern da die Pensionen „ein fortdauerndes Gehalt in verkümmerter Form" darstellen [2]), lediglich ein Schaden erwachsen. Sie erhalten die auf Grund des bereits bestehenden Rechtsverhältnisses bisher bezogenen Leistungen als dieselben, nur verminderten, fort. Können sie daher als Vorteil nicht zur Ausgleichung gebracht werden, so sind sie doch bei Feststellung des Schadenersatzes als den Schaden mindernd zu berücksichtigen [3]).

Die Ersatzpflicht für die Kosten der Beerdigung ist im Anschluß an § 844 Abs. 1 B. G. B. geregelt. Der Anspruch auf Ersatz entsteht selbständig in der Person des zur Tragung der Kosten Verpflichteten, sodaß

1) Vgl. die Entsch. bei Krause S. 116 ff.
2) So Oertmann, Vorteilsausgleichung S. 142.
3) Vgl. Staudinger Bd. II, S. 44, a. A. Eger S. 268.

der Verunglückte nicht in der Lage ist, dies Recht ohne seine Zustimmung, etwa durch einen Vergleich mit dem Haftpflichtigen, zu beseitigen[1]). In der Hand des Ersatzberechtigten dagegen ist der Anspruch, da sonstige gesetzliche Bestimmungen dem nicht entgegenstehen, frei veräußerlich und vererblich, sowie der Pfändung unterworfen (§§ 398, 400 B. G. B., 851 C. P. O.). Forderungsberechtigt ist nicht derjenige, der die Kosten der Beerdigung tatsächlich verauslagt hat, sondern derjenige, dem die Verpflichtung dazu oblag. Diese Verpflichtung kann auf Gesetz oder Vertrag beruhen. Abgesehen von landesrechtlichen Bestimmungen, wonach evtl. der Armenverband verpflichtet ist, kommen nach dem B. G. B. als zur Tragung der Kosten der Beerdigung Verpflichtete in Betracht: zunächst die Erben des Getöteten nach § 1968 B. G. B., ferner subsidiär: die unterhaltspflichtigen Verwandten gemäß § 1615 Abs. 2 B. G. B., der außereheliche Vater nach § 1713 B. G. B., der Ehegatte nach §§ 1360 Abs. 3, 1580 Abs. 3 B. G. B., der Beschenkte gemäß § 528 B. G. B.

Vertragsmäßig Verpflichtete sind z. B. diejenigen, denen aus Auszugs- und Altenteils-Verträgen eine Beerdigungspflicht obliegt, evtl. auch Sterbe- und Begräbniskassen.

Wer ohne rechtliche Verpflichtung die Beerdigungskosten verauslagt hat, kann sich nur dann an den Haftpflichtigen halten, wenn der Anspruch des Verpflichteten auf ihn übergegangen ist. Aus eigenem Recht steht ihm lediglich ein Anspruch gegen den Verpflichteten, und zwar möglicherweise aus einem Auftrag (§ 670 B. G. B.), aus Geschäftsführung ohne Auftrag (§ 683 B. G. B.), aus ungerechtfertigter Bereicherung (§ 812 B. G. B.) zu.

---

1) Vgl. Motive zum B. G. B. Bd. 2, S. 730, 773.

Die Frage, was als Kosten einer standesmäßigen Beerdigung anzusehen ist, muß wie im B. G. B. der Prüfung des einzelnen Falles überlassen bleiben.

Mit der Verpflichtung zum Schadenersatz wegen Entziehung des Rechts auf Unterhalt (§ 10 Abs. 2 A. G. in wörtlicher Übereinstimmung mit § 844 Abs. 2 B. G. B.) ist für das vorliegende Gesetz die einzige Ausnahme von der Regel bezeichnet, daß die Haftpflicht nur für den Verletzten selbst Schadenersatzansprüche erzeugt und sie lediglich in seiner Person entstehen. Der Getötete selbst kann für die Verkürzung seines Lebens nicht entschädigt werden, da dieser Schaden nicht vermögensrechtlicher Natur ist; dem Erben als solchen stehen deshalb aus der Person des Erblassers keine Ersatzansprüche zu. Dafür erkennt das Gesetz unter gewissen Voraussetzungen die Ansprüche dritter Personen auf Ersatz des Vermögensschadens an, der ihnen durch den Wegfall des Versorgers entstanden ist.

Von grundlegender Wichtigkeit ist die richtige Beurteilung der Natur des Anspruchs, der ausdrücklich als Schadenersatzanspruch, nicht als Unterhaltsanspruch bezeichnet wird. Wenn auch der Unterhaltsanspruch die Grundlage des Ersatzanspruchs bildet, so übernimmt der Haftpflichtige doch „nicht die Alimentationspflicht als solche, sondern nur die Ersatzverbindlichkeit für das, was dem Ersatzberechtigten durch den Tod des zur Unterhaltsgewährung Verpflichteten entgangen ist“ [1]). Um aber dem Unterhaltsberechtigten im wesentlichen dieselben Rechte zu erhalten, die ihm zustehen würden, wenn die Forderung den Charakter einer Alimentationspflicht hätte, hat § 13 des Gesetzes für gewisse Alimentationsforderungen geltende Gesetzesvorschriften auch auf die hier

1) R. O. H. G. v. 27. 9. 77 in Bd. 22, 347; R. G. Bd. 1, S. 85.

in Frage kommende Ersatzforderung für anwendbar erklärt. Im übrigen folgt das Schuldverhältnis den für Schadenersatzforderungen geltenden besonderen Bestimmungen [1]).

Hiernach sind die beiden Voraussetzungen, von denen die Ersatzpflicht des Unternehmers gegenüber den Unterhaltsberechtigten des Getöteten abhängt:

1. daß der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis stand, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte,
2. daß dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen worden ist.

Nimmt man den Dauer und Umfang der Ersatzpflicht bestimmenden Satz hinzu: „insoweit, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde", so konzentriert sich die ganze Untersuchung schließlich auf die Umgrenzung dieses Unterhaltsrechts, wofür das bürgerliche Recht in weitgehendem Maße heranzuziehen ist.

Als gesetzliche Unterhaltspflicht gehört hierher:

1. die Unterhaltspflicht der Ehegatten sowohl bei bestehender Ehe als auch nach ihrer Scheidung, Nichtigkeit (§§ 1360, 1578, 1579, 1351, 1345—1347 B. G. B. und Art. 199 des E. G. zum B. G. B.).
2. die Unterhaltspflicht der Eltern gegenüber den Kindern (§§ 1601, 1602 Abs. 2, 1603 Abs. 2 B. G. B. Art. 19, 203 E. G.):
   a) bei Kindern aus nichtiger Ehe (§§ 1700 ff. B. G. B. Art. 207 E. G.).
   b) bei unehelichen Kindern (§§ 1707—1714, 1716 B. G. B. Art 21, 208 E. G.).

---

1) Vgl. Eger S. 295 ff.

c) bei durch nachfolgende Ehe legitimierten Kindern (§§ 1719, 1739, Art. 209 E. G.).

d) bei an Kindesstatt angenommenen Kindern (§§ 1757, 1765, 1766, 1768 ff. B. G. B. Art. 209 E. G.).

3. die Unterhaltspflicht der Verwandten in gerader Linie (§§ 1601, 1606, 1607—1609 B. G. B., ferner §§ 1602, 1603, 1610—1614, 194 Abs. 2 B. G. B.).
4. die Unterhaltspflicht aus außerehelicher Schwängerung (§§ 1715, 1716 B. G. B., Art. 21 E. G.) [1]).
5. die Unterhaltspflicht des Erben gegen die Familien-Angehörigen des Erblassers (§ 1969 B. G. B.), gegen den Nacherben (§2141), gegen die schwangere Witwe (§ 1963).
6. die Unterhaltspflicht des Beschenkten gegen den Schenker (§§ 519, 528, 529 B. G. B.) [2]).
7. die Unterhaltspflicht aus dem Gesindedienstverhältnis, soweit eine solche nach den Landesgesetzen besteht (Art. 95 E. G. zum B. G. B.).

Nur wenn die Voraussetzungen, welche in den vorgenannten Paragraphen gegeben sein müssen, um ein Unterhaltsrecht zu begründen, vorliegen, entsteht ein Ersatzanspruch nach § 10 Abs. 2 A. G.

Bezüglich der Bemessung der Rente einer hinterlassenen Witwe oder eines Kindes ergeben sich jedoch zahlreiche, auf eine Vorteilsausgleichung in weiterem Sinne zurückzuführende Schwierigkeiten, die wegen ihrer praktischen Wichtigkeit für das neue Gesetz nicht unerwähnt bleiben sollen. Zunächst gilt in diesen Fällen das oben bezüglich der Nichtanrechnung von privaten Versicherungs- und Pensionssummen, der Anrechnung von gesetzlichen Amtspensionen, Wit-

1) a. A. Krause S. 64.

2) So Eger S. 299, Waldeck S. 84, a. A. Krause S. 147, Gordan S. 84, Schmidt-Wagner S. 255, Kirchner S. 131, Staudinger Bd. II, S. 1531.

wen- und Waisengeldern Ausgeführte in entsprechender Weise für die Unterhaltsberechtigten [1]). Im übrigen darf man als allgemein bei der Berechnung des Ersatzanspruchs gültig die Sätze Egers [2]) an die Spitze stellen: „Insoweit die Bedürftigkeit nicht die gesetzliche Pflicht des Getöteten bedingt (z. B. bei dem Unterhalte der Ehefrau B. G. B. § 1360, R. G. Bd. 30 S. 126) kommt es nicht in Betracht, ob die Berechtigten eigenes Vermögen besitzen bzw. erlangen oder eigenen Erwerb haben. Denn sie erleiden trotzdem durch die Unterhaltsentziehung einen Schaden. Wo dagegen die Bedürftigkeit die gesetzliche Voraussetzung der Pflicht des Getöteten ist (z. B. bei Verwandten in gerader Linie B. G. B. §§ 1601, 1602), dieser also nur subsidiär — in Ermangelung eigenen Vermögens bzw. eigener Substistenzmittel — verpflichtet ist, da fällt auch die Pflicht des Fahrzeughalters fort, sobald die Unterhaltsberechtigten zu hinlänglichem Vermögen kommen, erwerbsfähig werden etc., denn damit hören sie eben auf, unterhaltsberechtigt zu sein."

So geht auch das Reichsgericht grundsätzlich davon aus, daß bei Bemessung der Rente der Ehefrau die Möglichkeit eigenen Erwerbs oder eigenen Vermögens nicht in Anschlag gebracht werden dürfe (R. G. Bd. 5 S. 108; E. E. XXIII, S. 299; XXV S. 192). Immerhin ist die Beitragspflicht der Frau während der Ehe insofern auf die Höhe der nach dem Tode des Mannes zu leistenden Ersatzsumme von Einfluß, als das Gesamtgut durch die Einkünfte ihres Vermögens oder durch ihre Mitarbeit erhöht und sie daher teilweise aus eigenen Mittehn unterhalten worden ist. Hier umfaßt ihr Schaden nur denjenigen Teil des vom Getöteten ge-

1) Vgl. R. G. Bd. 64, S. 53; Bd. 73, S. 216, a. A. Eger S. 324—329.

2) S. 323.

leisteten Unterhalts, den er aus eigenen Mitteln, dem Ertrage seines Vermögens und seiner Arbeit, zum Unterhalt der Frau zu verwenden hätte [1]). Da es weiter darauf ankommt, was die Frau von ihrem Manne nach § 1360 B. G. B. zu fordern berechtigt war, und sie insofern keinen Vermögensnachteil hat, als sie das Vermögen, aus dem der Getötete ihren Unterhalt bestritten, geerbt hat, ist den Entscheidungen des Reichsgerichts in Bd. 64 S. 355, Bd. 69 S. 293, Bd. 72 S. 438 beizustimmen, wonach „die Witwe insoweit keinen Ersatzanspruch gegen den Haftpflichtigen hat, als ihr in den Einkünften des nach den Vorschriften über die eheliche Gütergemeinschaft oder durch Erbfolge auf sie übergegangenen Vermögens die Mittel zur Bestreitung ihres Unterhalts geblieben sind" [2]). Allerdings ist Örtmann beizustimmen, wenn er den Kausalzusammenhang zwischen Vorteil und Nachteil verneint, da der Tod des Erblassers zwar eine „condicio juris" für die Berufung zur Erbschaft ist, aber das wirklich konstitutive Moment: Verwandtschaft, Ehe, Testament, Erbvertrag schon vor dem Unfall bestanden hat und die zur wirklichen Berufung des Betreffenden erforderliche „condicio juris" auch ohne das schädigende Ereignis eingetreten wäre (so Motive zum B. G. B. II S. 784), doch gründen sich die zitierten Entscheidungen ja nicht auf eine echte compensatio lucri cum damno, sondern auf die praktischen Erwägungen, die den Schadenersatzanspruch zu verringern geeignet sind. Aus diesem Grunde sind eventuell auch die Vorteile zu berücksichtigen, die dem Unterhaltsberechtigten dadurch erwachsen, daß er in der Verwertung seiner bisher dem Unterhaltspflich-

1) Kirchner S. 143.

2) a. A. Kirchner S. 148, Oertmann, die Vorteilsausgleichung S. 148.

tigen gewidmeten Arbeitskraft frei wird [1]), wenn damit auch nicht ohne weiteres der Witwe zugemutet werden kann, ihre Arbeitskraft in anderer Weise als früher zu verwerten und Lohnarbeit zu übernehmen.

Was speziell den Fall der Wiederverheiratung einer Witwe betrifft, so ist zwar mit Eingehung der zweiten Ehe ein Fortbestehen ihres Unterhaltsrechts gegenüber dem ersten Ehemann — dem Getöteten — unter keinen Umständen denkbar (vgl. §§ 1348 Abs. 2, 1581 B. G. B.), doch ist es nach ständiger Rechtsprechung des Reichs-Oberhandelsgerichts und des Reichsgerichts unzulässig, den nach § 844 Abs. 2 (und daher auch nach § 10 Abs. 2 A. G.) der Witwe zustehenden Ersatzanspruch so zu beschränken, daß er mit ihrer Wiederverheiratung ohne weiteres endige [2]).

Allerdings wird dieser Grundsatz, wonach die Ersatzpflicht im Prinzip bestehen bleibt, wieder dadurch modifiziert, daß das R. G. die Abänderung oder Entziehung des Rentenrechts auf Grund der Abänderungsklage nach § 323 C. P. O. zuläßt, und auch die Wissenschaft zum überwiegenden Teil eine Anrechnung jedenfalls insoweit wünscht, als der vom zweiten Ehemanne gewährte [3]) Unterhalt reicht [4]). Auch hier kann man von einer eigentlichen Vorteilsausgleichung nicht sprechen, denn das den Schaden zum Ausgleich bringende Ereignis ist nicht der Betriebsunfall selbst (dieser ist vielmehr nur eine nicht einmal notwendige Bedingung für den eingetretenen Erfolg), sondern ein weiteres Ereignis, die zweite Heirat [5]), aber maß-

1) R. G. 17. 12. 06 in J. W. 07 S. 130, anders R. G. 25. 10. 09 E. E. XXVI, S. 314.

2) R. O. H. G. Bd. 22, S. 349; Bd. 24, S. 366; E. E. V. S. 376; X. S. 32, XIII. S. 143; XV. S. 351; XVIV. S. 212; XXI. S. 388; XXVI. S. 383.

3) Richtiger wie Krause S. 156: zu gewährende.

4) Oertmann B. G. B. § 844 Anm. 4b, Crome II S. 77; Staudinger II S. 28; Waldeck S. 87; Kirchner S. 141.

5) So Krause S. 156; a. A. Kirchner S. 141.

gebend ist hier die einfache Erwägung, daß der Unterhaltsanspruch der Witwe nach § 10 Abs. 2 zwar ein Schadenersatzanspruch, aber nur ein solcher für entzogenen Unterhalt ist, der seiner Natur nach nur einmal gefordert werden kann. Aus diesem Grunde erscheint es mir auch nicht angängig, den Anspruch der Witwe gegen den Haftpflichtigen im Falle ihrer Wiederverheiratung — gestützt auf §§ 843 Abs. 4 und 844 B. G. B. — gänzlich unberührt zu lassen und ihr jeden Einfluß abzusprechen, weil die Unterhaltspflicht des getöteten Ehemannes von einer Bedürftigkeit nicht abhänge (§ 1360 Abs. 1 B. G. B.), der Schaden also eine Änderung dadurch nicht erfahre, daß die Witwe einen Unterhaltsanspruch gegen einen anderen erlange [1]).

Wichtig ist dieser Gesichtspunkt dagegen für den Schadenersatzanspruch unterhaltsberechtigter Kinder, der nur bei vorhandener Bedürftigkeit gegeben ist. Erbt daher der Unterhaltsberechtigte von dem Getöteten das Vermögen, aus welchem letzterer den Unterhalt bestritten hat, so hat er keinerlei Ansprüche gegen den Haftpflichtigen; aber auch in dem Falle, wo die Ehefrau als subsidiär Unterhaltspflichtige das bisher zum Unterhalt der Kinder mitverwandte Vermögen durch Erbfolge überkommt, und aus denselben Mitteln den Unterhalt gewährt, sind die Kinder nicht bedürftig und daher nicht ersatzberechtigt, denn die Mutter ist insoweit nicht als eine „Andere" im Sinne des § 843 Abs. 4 B. G. B. anzusehen. Ganz ähnlich spricht sich das Reichsgericht in dem Falle der zwischen Mutter und unterhaltsberechtigten Kindern fortgesetzten Gütergemeinschaft (§ 1483 Abs. 1 Satz 2 B. G. B.) aus: „Wirtschaftlich betrachtet ist entweder das Unterhaltsrecht der Kinder insoweit, als zu dessen

1) Vgl. Eger S. 324.

Erfüllung das gütergemeinschaftliche Vermögen zu dienen hat, ihnen durch den Tod des Vaters nicht entzogen, oder aber es trifft insoweit die Voraussetzung des Unterhaltsbedürfnisses nicht zu, indem die Kinder aus den Einkünften ihres eigenen Vermögens unterhalten werden" (R. G. Bd. 64 S. 355). So hat auch ein erwerbsfähiges Hauskind dann keinen Ersatzanspruch, wenn es sich gegen Genuß des Unterhalts im Hause oder Geschäft der Mutter beschäftigt (I. W. 07 S. 131).

Die zu Gunsten des bereits erzeugten, aber noch nicht geborenen Kindes in § 10 Abs. 2 Satz 2 gemachte Ausnahme entspricht dem § 844 Abs. 2 Satz 2 B. G. B. In beiden Gesetzen wird man die Frage, ob ein später geborenes Kind zur Zeit des Unfalles erzeugt sein konnte, nicht unbedingt nach den Bestimmungen über die gesetzliche Empfängniszeit (§§ 1592, 1777 B. G. B.) zu entscheiden haben, da sie unmittelbar nur der Feststellung der ehelichen Abstammung und der Vaterschaft zum unehelichen Kinde dienen [1]). Immerhin können sie der freien richterlichen Beweiswürdigung einen Anhalt bieten.

Der § 12 des vorliegenden Gesetzes bringt wohl die grundlegendste und am meisten umstrittene Abweichung von den Haftpflichtbestimmungen des bürgerlichen Rechts, indem er die Höhe der Haftsumme zu Gunsten des Fahrzeughalters beschränkt, und zwar aus dem Hauptgrunde, dem Halter die Möglichkeit zu geben, sich gegen die verschärfte Haftung ohne unverhältnismäßige Kosten zu versichern [2]).

Die Berechnung der nach § 12 A. G. fälligen Beträge für die verschiedenen Haftungsmöglichkeiten interessiert hier nicht. Hervorzuheben ist dagegen,

1) a. A. Kirchner S. 130.

2) Vgl. die kritische Würdigung des Paragraphen durch Hallbauer in der Leipziger Zeitschr. v. 1. Dezember 09.

daß diese Begrenzung nur dann Platz greift, wenn der Anspruch lediglich auf das A. G. gestützt wird. Bei Schadenersatzansprüchen auf Grund Vertrags oder auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über unerlaubte Handlungen greifen, wie dies in § 16 A. G. ausdrücklich bestimmt ist, die allgemeinen Grundsätze Platz.

Die quantitative Haftungsbegrenzung an sich läßt einen Vergleich mit der ähnlich klingenden Vorschrift des § 702 B. G. B. ebensowenig wie mit der die Haftung des Reeders auf Schiff und Fracht (fortune de mer) beschränkenden Bestimmung des § 486 H. G. B. zu[1]). Es handelt sich in den genannten Fällen einmal um Haftung aus einem Vertragsverhältnis im Gegensatz zu der hier vorliegenden Haftung aus Gesetz, und dann kommt weiter in Betracht, daß für den Reeder „das Schiffsvermögen gewissermaßen als eine besondere, mit Rechtspersönlichkeit ausgestattete Vermögensmasse" haftet, während beim Gastwirt eigentlich nur die Pflicht, Einrichtungen zu treffen, die den eingebrachten Sachen Sicherheit gewähren, beschränkt ist[2]). Während der Gast also in der Lage ist, den Schaden innerhalb der Haftsumme von 1000 Mk. zu begrenzen, wenn er nicht eine unbegrenzte Haftung des Wirtes dadurch herbeiführt, daß er die Wertsachen dem Wirt zur Aufbewahrung übergibt oder sie ihm zur Aufbewahrung anbietet, ist nach A. G. der Schaden durch den Willen des Beschädigten nicht beschränkbar.

Auch für § 12 A. G. kommen einige Vorschriften des B. G. B. ergänzend in Betracht. So wird man annehmen dürfen, daß bei der Beschädigung einer Sache nicht lediglich eine Geldentschädigung einzutreten hat, sondern eventuell Naturalrestitution möglich ist,

1) a. A. von v. Damm S. 101, Krause S. 160.
2) So Eger S. 345.

welche die allgemeinen Bestimmungen der §§ 249 ff. B. G. B. in Kraft setzt [1]). Auch § 851 B. G. B. ist anwendbar, wonach der wegen Beschädigung einer beweglichen Sache Ersatzpflichtige durch Zahlung des Ersatzes an den Besitzer der Sache befreit wird, wenn er nicht wider besseres Wissen oder grob fahrlässig gehandelt hat.

Weiter ist die Frage, an wen sich ein n a c h Verteilung der ganzen Haftsumme auftretender Ersatzberechtigter, der ohne sein Verschulden die Anmeldefrist des § 15 A. G. versäumt hat, zu halten hat, nach bürgerlich rechtlichen Grundsätzen zu entscheiden, wenn nicht der neu hinzutretende Ersatzberechtigte seinen Anspruch im Wege der sowohl gegen den Haftpflichtigen wie gegen die Mitverletzten zu richtenden Umwandlungsklage nach § 323 C. P. O. geltend macht. Im Kommissionsbericht [2]) sind zwei Lösungen angegeben: „entweder man erkläre den Halter für zahlungsfähig und überlasse es ihm, von den übrigen Beschädigten das zuviel Gezahlte zurückzufordern, oder man verweise die Anspruchsberechtigten auf eine gegenseitige Auseinandersetzung."

Da das Gesetz schon in der Begrenzung der Haftsumme dem Haftpflichtigen ein weites Entgegenkommen zeigt, wird man die erste Lösung vorziehen. Das Gesetz bestimmt durch die Vorschrift des § 12 Abs. 2 die verhältnismäßige Verringerung der einzelnen Entschädigungen, zieht aber damit zugleich die Grenze für die Verringerung der Forderung des Ersatzberechtigten und will ihm die restierende Forderung sicher stellen. Es wäre daher unbillig, ihn auf den Bereicherungsanspruch aus § 816 Abs. 2 B. G. B. gegen die Mitbeschädigten zu verweisen, umsomehr, als die Anwendbarkeit dieses Paragraphen zweifelhaft

1) a. A. Krause S. 161. 2) S. 24.

erscheint, da die ohne inneren Rechtsgrund gewährten Mehrleistungen des Haftpflichtigen an die früheren Gläubiger dem neuen Gläubiger gegenüber nicht wirksam sind [1]).

Hiernach muß also der Haftpflichtige dem neuen Gläubger dasjenige gewähren, was diesem nach § 12 Abs. 2 zukommt, und es bleibt ihm überlassen, die Mehrbeträge, die er an die anderen Gläubiger über das Pflichtmaß hinaus, also ohne Rechtsgrund, bezahlt hat, nach §§ 812, 813 B. G. B. zurückzufordern. Dem steht auch die Rechtskraft des ersten Urteils nicht entgegen, denn wenn der Haftpflichtige an den neu auftretenden Verletzten bezahlt hat, so ist der zuerst Befriedigte auf Kosten des Haftpflichtigen bereichert. Allerdings ist hierbei Waldeck beizupflichten [2]), daß eine Rückforderung gemäß § 818 Abs. 3 B. G. B. gelegentlich ausgeschlossen ist, zumal die Bereicherung bereits durch diejenigen Ausgaben beseitigt oder gemindert wird, welche der Empfänger vermieden haben würde, falls er die Leistungen nicht oder nicht in der Höhe erlangt hätte.

Der § 13 lautet: „Der Schadenersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten, sowie der nach § 10 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadenersatz ist für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten.

Die Vorschriften des § 843 Abs. 2—4 B. G. B. und des § 708 Nr. 6 C. P. O. finden entsprechende Anwendung. Das Gleiche gilt für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 3 und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 1 Nr. 2 C. P. O.

1) So Kirchner S. 189, Eger S. 352, 353, Schmidt-Wagner S. 342, a. A. Waldeck S. 94, Krause S. 162.

2) S. 94.

Ist bei der Verurteilung des Verpflichteten zur Entrichtung einer Geldrente nicht auf Sicherheitsleistung erkannt worden, so kann der Berechtigte gleichwohl Sicherheitsleistung verlangen, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten sich erheblich verschlechtert haben; unter der gleichen Voraussetzung kann er eine Erhöhung der in dem Urteile bestimmten Sicherheit verlangen."

Diese dem § 7 des R. H. G. wörtlich nachgebildeten Sätze bestimmen, in welcher Form und Art der Schadenersatzanspruch zu billigen ist, und bieten in ihrer vorwiegend prozeßrechtlichen Natur wenig für das vorliegende Thema.

Im allgeminen entspricht Abs. 1 des vorliegenden Paragraphen den Vorschriften der §§ 843, 844 B. G. B. mit dem einzigen Unterschied, daß § 13 Abs. 1 ausdrücklich von einer Entrichtung der Geldrente „für die Zukunft" spricht. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß für die genannten Ansprüche nur dann die Rentenform zulässig sei, wenn die Schädigungen erst in der Zukunft sich fühlbar machen. Die Einheitlichkeit des Rentenanspruches würde dem widersprechen und deshalb muß man es als zulässig ansehen, auf eine fortlaufende Rente vom Tage der Entstehung des Schadens an zu erkennen, wenn nur das Ende der Zeit, für die der Anspruch begründet ist, in die Zukunft hineinreicht. Diese auch vom Reichsgericht [1]) vertretene Meinung wird noch bestätigt durch die in Abs. 2 erfolgte Anziehung von § 708 Ziff. 6 C. P. O., wonach das Rentenurteil insoweit vorläufig vollstreckbar sein soll, als die Entrichtung „für das der Erhebung der Klage vorhergehende letzte Vierteljahr zu erfolgen hat". Es liegt also auch hinsichtlich des Zusatzes „für die Zukunft" keine Abweichung vom B. G. B. vor.

1) 20. 9. 1895 E. E. XII. S. 234.

Ebenso wurde die Rentenform, und zwar in Geld, nicht in Naturalien, aus denselben für das bürgerliche Recht maßgebenden Erwägungen übernommen, da sie sich einmal den veränderten Verhältnissen einer späteren Periode anpassen läßt [1]), dann aber auch der ratenweise Ersatz die angemessenste Form des Ersatzes für Schäden ist, welche in Zukunft regelmäßig wirksam werden.

Abs. 2 des § 13 A. G. bringt folgende Bestimmungen des B. G. B. zur entsprechenden Anwendung: § 843 Abs. 2—4: „Auf die Rente finden die Vorschriften des § 760 Anwendung. Ob, in welcher Art und für welchen Betrag der Ersatzpflichtige Sicherheit zu leisten hat, bestimmt sich nach den Umständen.

Statt der Rente kann der Verletzte eine Abfindung in Kapital verlangen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Der Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein Anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat."

§ 760: „Die Leibrente ist im Voraus zu entrichten.

Eine Geldrente ist für 3 Monate voraus zu bezahlen; bei einer anderen Rente bestimmt sich der Zeitabschnitt, für den sie im Voraus zu entrichten ist nach der Beschaffenheit und dem Zwecke der Rente.

Hat der Gläubiger den Beginn des Zeitabschnitts erlebt, für den die Rente im Voraus zu entrichten ist, so gebührt ihm der volle auf den Zeitpunkt entfallende Betrag."

Bezüglich der Entrichtung der Geldrente ergeben sich aus diesen Bestimmungen für das A. G. keine Schwierigkeiten.

---

1) Vgl. die Anwendung der Abänderungsklage des § 323 C. P.-O. auf das vorliegende Gesetz bei Eger S. 362 ff., Kirchner S. 209 ff.

Auf Sicherheitsleistung, als einem Teil des dem Berechtigten zu gewährenden Schadenersatzes, ist nur beim Vorliegen eines entsprechenden Antrags, nicht von Amtswegen zu erkennen, und zwar ebenso wie bei Ermittlung des Schadenersatzes nach freier richterlicher Überzeugung. Auch die Art der Sicherheitsleistung ist dem freien richterlichen Ermessen überlassen, sodaß der Leistungspflichtige nicht unter den verschiedenen Arten der Sicherheitsleistung wählen kann. Allerdings ist der Richter durch die Vorschriften der §§ 232—239 B. G. B. und die dort angegebenen Arten der Sicherheitsleistung (Hinterlegung, Verpfändung, Bürgschaft) beschränkt, ohne daß es hierfür eines besonderen Hinweises im A. G. bedürfte. Auch kann der Berechtigte nur gemäß § 240 B. G. B. Ergänzung der Sicherheit oder Leistung anderweiter Sicherheit beanspruchen, wenn sich der Wert der bereits gestellten Sicherheit so mindert, daß sie unzureichend wird.

Abs. 3 enthält die m. E. schon aus § 843 Abs. 2 Satz 2 zu entnehmende Bestimmung, daß auch nachträglich Sicherheitsleistung verlangt werden kann. Denn die Kaution kann nach dem Wortlaut des § 843 Abs. 2 B. G. B. und nach der ratio legis stets gefordert werden, sobald die gerechte Besorgnis einer künftigen Beeinträchtigung des zu Grunde liegenden Rechts vorhanden ist, gleichviel, ob dies bei Geltendmachung des Hauptrechts oder erst später der Fall ist [1]). Daraus ergibt sich einmal, daß die Sicherheitsbestellung bzw. ihre Vermehrung oder Verminderung auch noch jederzeit nach Geltendmachung der Hauptforderung begehrt werden darf, sobald die angegebene Voraussetzung dafür vorliegt, wobei die erhebliche Verschlechterung der Vermögensverhältnisse des Ver-

1) R. G. Bd. III, S. 21.

pflichteten nicht die einzige Voraussetzung darstellt, unter der der Berechtigte die nachträgliche Bestellung der Sicherheit fordern kann. Dann folgt weiter, daß dem Verpflichteten das entsprechende Recht, auf Aufhebung oder Minderung der Kaution nachträglich anzutragen, in gleichem Maße gewährt ist [1]).

Im übrigen fällt die Würdigung der lediglich prozeßrechtlichen, dem § 324 C. P. O. nachgebildeten Bestimmung aus dem Rahmen dieser Arbeit, weshalb auf die einschlägige Kommentierung verwiesen werden muß.

Bezüglich der Möglichkeit einer Kapitalabfindung, die stets einen entsprechenden Antrag des Berechtigten und einen wichtigen Grund zur Voraussetzung hat, sei hervorgehoben, daß bei einer Haftung mehrerer Personen als Gesamtschuldner die Form des Ersatzes einheitlich zu regeln und daher diejenige Form zu wählen ist, die sich aus den Verhältnissen des Berechtigten und der sämtlichen Verpflichteten als die geeignete ergibt [2]).

Die Übernahme der Vorschrift des § 843 Abs. 4 B. G. B. in das A. G. ergibt sich aus der beiden Gesetzen zu Grunde liegenden ratio, die Haftung des auf Grund unerlaubter Handlung Verpflichteten bzw. des Automobilhalters als eine p r i m ä r e zu statuieren. Für das vorliegende Gesetz hat das eine doppelte Bedeutung. Einmal kann der Halter den Verletzten weder durch die Einrede der Vorausklage, noch der Teilung ganz oder teilweise auf einen anderen Schadenersatz- oder Unterhaltspflichtigen verweisen, ferner aber wird seine Haftung durch die dem Verletzten gegen einen Dritten zustehenden Ansprüche auf Grund Vertrags, Gesetzes oder einer letztwilligen Verfügung weder aufgehoben noch geändert. Der Haft-

1) So Eger, S. 379, 387, 391; a. A. Kirchner S. 205.
2) R. G. Bd. 68, S. 429.

pflichtige kann daher angesichts der positiven Gesetzesbestimmung nicht einmal einwenden, daß die Verwirklichung des Haftpflichtanspruchs neben dem Unterhaltsanspruch eine Bereicherung des Berechtigten ergebe [1]).

Die Voraussetzung, daß ein „Anderer" den Unterhalt zu gewähren hat, fehlt, wie schon oben erwähnt, bei der Beamtenpension, da hierbei der Beamte selbst, nicht ein Anderer, als Nachwirkung seiner früheren Arbeitstätigkeit für den Unterhalt gesorgt hat. Auch derjenige, welcher den Unterhalt jetzt zu gewähren hat, ist insoweit, als er hierzu dieselben Mittel, aus denen der Unterhalt bisher bestritten worden ist, verwenden kann, wegen der Identität der Vermögensquellen nicht als „ein Anderer" anzusehen.

Der Umstand, daß der Haftpflichtanspruch aus vorliegendem Gesetze ebenso wie die Schadenersatzansprüche aus den §§ 843, 844 B. G. B. ähnlichen Zwecken wie ein Unterhaltsanspruch dient, rechtfertigt ihre im § 13 Abs. 2 vorgeschriebene Gleichstellung mit den Alimentenforderungen in prozeßrechtlicher Hinsicht. An sich interessieren diese Bestimmungen hier nicht, doch bringt die Vorschrift über die gänzliche oder teilweise Unpfändbarkeit der Haftpflichtrenten im Rahmen des § 850 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 und Abs. 4 [2]) bürgerliches Recht in mehreren Beziehungen zur Anwendung. Soweit nämlich diese Renten unpfändbar sind, unterliegen sie, wie jede unpfändbare Forderung, nicht der Aufrechnung (§ 394 Abs. 1 B. G. B.). Weiter können sie nicht vom Berechtigten an einen Anderen abgetreten werden, eine Beschränkung, die sich nach R. G. 27. 3. 06 E. E. XXIV S. 112 auch auf Rückstände bezieht; weder ein Nießbrauch (§ 1069 Abs. 2 B. G. B.) noch ein Pfandrecht (§ 1274

1) R. G. Bd. 25, S. 52.

2) Die Anziehung des Abs. 4 ist mit Abs. 3 gegeben.

Abs. 2 B. G. B.) kann an ihnen bestellt werden. Schließlich sei noch erwähnt, daß sie gemäß § 1 Abs. 4 K. O. nicht zur Konkursmasse gehören.

B. II. 5.

Der Wortlaut des § 14 A. G. ist folgender: „Die in den §§ 7—13 bestimmten Ansprüche auf Schadenersatz verjähren in zwei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren von dem Unfall an.

Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadenersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert. Im übrigen finden die Vorschriften des B. G. B. über die Verjährung Anwendung."

Der Vergleich mit der ähnlich lautenden Vorschrift des § 852 Abs. 1 B. G. B. ergibt sich ohne weiteres: „Der Anspruch auf Ersatz des aus einer unerlaubten Handlung entstandenen Schadens verjährt in 3 Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren von der Begehung der Handlung an."

An Stelle der Ansprüche aus unerlaubten Handlungen, die, wie schon mehrfach hervorgehoben, in mancher Beziehung ausgedehnter sind, treten in § 14 die auf der Haftpflicht des § 7 A. G. beruhenden Ansprüche der §§ 7—13, mögen sie nun gegen den Halter, den eigenmächtig das Fahrzeug in Betrieb Setzenden oder den Führer (§ 18) gerichtet sein. Außer den

Ansprüchen des Verletzten auf Ersatz der Heilungskosten, des Erwerbsausfalles, des Aufwandes für vermehrten Bedarf, desjenigen, der die Beerdigungskosten zu tragen hatte, auf Ersatz der Auslagen, der Unterhaltsberechtigten auf Entschädigung für Entziehung des Unterhaltsrechts, der vom Sachschaden Betroffenen auf Ersatz dieses Schadens müssen auch die Rentenforderungen, sowie die Nach- und Wiederforderungen einer Rente auf Grund des § 323 C. P. O. als der kurzen Verjährungsfrist unterworfen betrachtet werden, da die Umwandlungsklage als ein dem Berechtigten beim Vorliegen gewisser Voraussetzungen zustehendes Recht unzweifelhaft einen Anspruch auf Schadenersatz oder einen Teil desselben darstellt. Die Verjährungsfrist in diesem Falle beginnt mit der Kenntnis des Berechtigten von denjenigen erst nachträglich hervorgetretenen Schadenfolgen, auf welche er seinen Umwandlungsanspruch stützt [1]).

Weiter sind auch die Ansprüche auf Sicherheitsleistung aus § 13 A. G. in Verbindung mit § 843 Abs. 2 B. G. B. als Teil des dem Berechtigten in Rentenform zu gewährenden Schadenersatzes anzusehen und somit der Verjährungsfrist aus § 14 A. G., die hier mit der Kenntnis des Berechtigten von der Verschlechterung der Vermögenslage des Verpflichteten beginnt, unterworfen [2]).

Dagegen unterliegen die auf Grund der Haftpflicht unter mehreren Fahrzeughaltern oder unter diesen einerseits und Eisenbahnunternehmern, Tierhaltern andererseits auf Grund des § 17 erhobenen Regreßansprüche ebensowenig der kurzen Verjährungsfrist nach § 14 A. G., wie die verschiedenen Aus-

1) So Kirchner S. 223, Krause S. 174, v. Damm S. 104, Waldeck S. 106, a. A. Eger S. 395, zweifelhaft R. G. J. W. 06, S. 768.

2) a. A. Eger S. 395, 396.

gleichsansprüche der Gesamtschuldner nach B. G. B. der Vorschrift des § 852 B. G. B. unterliegen [1]).

Gegenüber der nach § 852 B. G. B. auf drei Jahre bestimmten Verjährungsfrist beträgt sie im vorliegenden Gesetze mit Rücksicht auf die erschwerte Beweislage nur zwei Jahre. Für die Berechnung dieser sowie der mit dem bürgerlichen Recht übereinstimmenden Frist von 30 Jahren sind die §§ 187 Abs. 1 und 188 B. G. B. heranzuziehen, d. h. also der Tag, an welchem sich der Unfall ereignet, wird nicht mitgezählt und die Frist endigt mit dem Ablaufe desjenigen Tages des letzten Monats, welcher durch seine Benennung oder Zahl dem Tage entspricht, in den das Ereignis fällt.

Indem die gleichzeitige Kenntnis sowohl des Schadens als wie der ersatzpflichtigen Person verlangt wird, um den Lauf der Verjährungsfrist beginnen zu lassen, weicht sowohl der § 852 B. G. B., wie § 14 A. G von der allgemeinen Regel des § 198 B. G. B. ab, wonach die Verjährung mit der Entstehung des Anspruchs beginnt. Die Folge davon ist, daß sich für die einzelnen Ansprüche beim Vorhandensein mehrerer Berechtigter und Verpflichteter verschiedene Anfangszeiten ergeben.

Keinen Unterschied vom B. G. B. bedeutet es, daß das Ersatzrecht in allen Formen und Arten als eine Einheit anzusehen ist, d. h. daß vom Momente des Bekanntwerdens des Schadens und der Person des Ersatzpflichtigen ab der Lauf für alle einzelnen, aus dem Rechte früher oder später entstehenden Forderungen berechnet wird und insofern auch alle künftigen Schadenswirkungen nach zwei Jahren verjährt sind. Dieser in Wissenschaft und Judikatur stets vertretene Standpunkt findet klaren Ausdruck in der oft zitierten

1) Vgl. R. G. J. W. 1909, S. 18, 12; 1910, S. 39, 235.

Entscheidung des Preußischen Obertribunals vom 20. 3. 1856, die zu dem entsprechenden § 54 I. 6. des Preuß. Allg. Landrechts ergangen ist: „Die dreijährige Verjährung des Anspruchs auf Ersatz eines außerhalb dem Falle eines Kontraktes erlittenen Schadens trifft auch in den Fällen das ganze Recht, wo der aus einer Handlung entstehende, den Beschädigten bekannt gewordene Schaden so beschaffen ist, daß er, obwohl in wechselndem Umfange, sich auch in der Zukunft erneuert." Vervollständigend setzt die Reichsgerichtsentscheidung vom 29. 10. 1907 [1]) hinzu: „Ausgeschieden sind jedoch die Fälle, wo aus einer Handlung erst lange nach ihrer Vollführung nachteilige Folgen sich geäußert haben, oder außer den anfänglichen nachteilen Folgen . . . erst späterhin noch andere Nachteile entspringen, deren Kausalzusammenhang mit der schadenden Handlung sich garnicht voraussehen oder doch nur befürchten ließ." Für derartige erst später hervortretende Schäden beginnt also eine besondere Verjährung erst mit Kenntnis des Berechtigten von der Schadenswirkung, während bezüglich derjenigen Ansprüche, die der Höhe nach noch nicht feststehen, zwecks Unterbrechung der drohenden Verjährung die Erhebung einer Feststellungsklage (§ 209 Abs. 1 B. G. B.) generell auf Anerkennung der Haftpflicht geboten ist. Da jede einzelne Forderung, welche nach dem A. G. entstehen kann, innerhalb der Verjährungsfrist geltend gemacht werden muß, so kann auch durch die Erhebung einer Teilklage unter Vorbehalt weiterer Ansprüche die Verjährung des ganzen Anspruchs nicht unterbrochen werden [2]).

Da „Kennenmüssen" dem „Kennen" nicht gleichsteht, wird man es nach § 14 A. G. ebensowenig wie nach bürgerlichem Recht als Pflicht des Beschädigten

1) J. W. 07 S. 832; auch R. G. J. W. 08 S. 11.
2) R. G. Bd. 57, S. 372.

bezeichnen können, Ermittlungen nach der Person des Ersatzpflichtigen anzustellen, und die durch Fahrlässigkeit verursachte Unkenntnis außer Betracht lassen.

Bei der dreißigjährigen Frist, für deren Beginn der Tag des Unfalls maßgebend sein soll, weicht das A. G. wiederum in Übereinstimmung mit § 852 B. G. B. von der allgemeinen Regel des § 189 B. G. B. ab.

Wie in § 852 B. G. B. ist die Frist eine absolut wirkende, die für alle Forderungen, auch für die Unterhaltsberechtigten, gleichmäßig zu laufen beginnt, mit deren Ablauf also ohne Rücksicht auf irgendwelche konkrete oder in der Natur des Rechts liegende Verhältnisse das ganze Recht vernichtet ist.

Abs. 2 des § 14 A. G. enthält eine dem B. G. B. unbekannte Bestimmung und damit einen neuen Hemmungsgrund der Verjährung, der zu den in den §§ 202 bis 204 B. G. B. genannten, nach Abs. 3 des § 14 anwendbaren Gründen hinzutritt. Danach ist die Verjährung gehemmt, solange die Leistung gestundet oder der Verpflichtete aus einem anderen Grunde vorübergehend zur Verweigerung der Leistung berechtigt ist (§ 202 B. G. B.), gleichfalls solange der Berechtigte durch Stillstand der Rechtspflege innerhalb der letzten sechs Monate der Verjährungsfrist an der Rechtsverfolgung gehindert ist (§ 203 B. G. B.). Ferner ist die Verjährung gehemmt in Betreff der Ansprüche zwischen Ehegatten, solange die Ehe besteht, und dies gilt in gleicher Weise von Ansprüchen zwischen Eltern und Kindern während der Minderjährigkeit der letzteren, sowie zwischen dem Vormund und dem Mündel während der Dauer des Vormundschaftsverhältnisses (§ 204).

Für Ansprüche aus dem A. G. ist also gemäß § 14 Abs. 2 als Hemmungsgrund noch das Schweben von Verhandlungen zwischen dem Ersatzpflichtigen und

dem Ersatzberechtigten hinzugekommen, was zur Wirkung hat, daß der Zeitraum, während dessen die Verhandlungen als schwebend anzusehen sind, in die Verjährungszeit nicht eingerechnet wird (§ 205 B. G. B.), diese sich also um den entsprechenden Zeitraum verlängert. Nach fruchtloser Beendigung der Verhandlungen, die ebenso wie ihr Beginnen schon aus konkludenten Handlungen ersichtlich sein kann, läuft die davor begonnene Verjährung weiter oder sie wird, falls sie noch nicht begonnen, in Lauf gesetzt.

Etwas anderes ist es um den Aufschub der Verjährung wegen Geschäftsunfähigkeit oder mangelnder gesetzlicher Vertretung der Ersatzberechtigten nach § 206 B. G. B., sowie die Regelung der Verjährung für Ansprüche, die zu einem Nachlaß gehören oder sich gegen einen Nachlaß richten (§ 207 B. G. B.), wo in beiden Fällen nur der A b l a u f der Verjährungsfrist zu Gunsten gewisser Personen gehemmt wird.

Die weiter in Abs. 3 des § 14 A. G. vorgeschriebene entsprechende Anwendung der bürgerlich rechtlichen Bestimmungen über die Verjährung setzt die §§ 208—220 (Unterbrechung der Verjährung), 222 bis 225 B. G. B. (Wirkung der Verjährung) allgemein in Kraft, woraus sich Zweifel für das vorliegende Gesetz nicht ergeben [1]).

Lediglich gegenüber der gegenteiligen Ansicht Egers [2]) sei hervorgehoben, daß auch die Feststellungsklage beim Vorliegen der in § 256 C. P. O. genannten Erfordernisse die Verjährung des Anspruchs auf Ersatz des künftig zu erwartenden Schadens unterbricht, wie das vom Reichsgericht stets angenommen wurde [3]).

1) Vgl. auch Eger S. 408—410, 415—422.

2) S. 411 ff.

3) So R. G. J. W. 06, S. 16; 06 S. 236; 06 S. 359; 07 S. 710; 07 S. 832; 08 S. 237; 08 S. 273.

Selbst der generelle Klageantrag, festzustellen, daß Beklagter verpflichtet ist, dem Kläger allen Schaden zu ersetzen, der ihm in Zukunft aus der erlittenen Verletzung entstehen wird, ist zulässig (R. G. J. W. 06 S. 92) und hat nach § 218 B. G. B. die Wirkung, daß der rechtskräftig festgestellte Anspruch der kurzen zweijährigen Verjährung entzogen ist und erst in dreißig Jahren vom Urteile ab verjährt. Da es sich um die allgemeine Feststellung der Schadenersatzpflicht, nicht um die Feststellung künftiger Rentenleistungen handelt, kommt § 218 Abs. 2 B. G. B. nicht in Betracht.

B. II. 6.

Eine den deliktischen und quasideliktischen Forderungen des B. G. B. unbekannte Bestimmung enthält § 15 A. G.: „Der Ersatzberechtigte verliert die ihm auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes zustehenden Rechte, wenn er nicht spätestens innerhalb zweier Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, dem Ersatzpflichtigen den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines von dem Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der bezeichneten Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat."

Es handelt sich bei dieser Vorschrift nicht um eine Verjährungs-, sondern um eine Ausschluß- (Praeclusiv) Frist, die zwar gemäß § 187 B. G. B. mit der Verjährungsfrist des § 14 A. G. beginnt, aber im übrigen mit den gesetzlichen Regeln über die Verjährung nichts gemein hat. Nicht nur das Klagerecht, wie bei der Verjährung, sondern auch das Recht auf Schadenersatz selbst geht verloren, ohne durch Anerkennung

des Anspruchs durch den Schuldner (§ 208 B. G. B.) wieder aufleben zu können. Eine derartige Anerkennung nach Ablauf der Anzeigefrist würde lediglich als Schenkung zu betrachten sein. (§ 516 ff.)

Andererseits trifft die praeclusive Anzeigefrist des § 15 A. G. nur die auf Grund des vorliegenden Gesetzes zustehenden Ansprüche, da sie lediglich den Zweck verfolgt, dem Haftpflichtigen seine schwierige Beweislage zu erleichtern, sodaß also die auf das B. G. B. gestützten Ansprüche (§§ 823 ff.), denen ein Verschulden des Fahrzeughalters oder des Führers zugrunde liegen muß, unberührt bleiben.

Eine dem § 15 A. G. ähnliche Bestimmung ist dem Gebiete der vertraglichen Schadenersatzforderungen allerdings in § 485 B. G. B. bekannt für Viehmängel: „Der Käufer verliert die ihm wegen des Mangels zustehenden Rechte, wenn er nicht spätestens zwei Tage nach Ablauf der Gewährfrist — oder nach dem Tode des Tieres — den Mangel dem Verkäufer anzeigt, oder die Anzeige an ihn absendet, oder wegen des Mangels Klage gegen den Verkäufer erhebt, oder diesem den Streit verkündet, oder gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt."

Auch hier ist die zweitägige Frist eine Ausschlußfrist und ihre Versäumung bewirkt den Verlust aller Rechte aus der Gewährleistung, d. h. des Anspruchs selbst. Die Fristberechnung richtet sich in beiden Fällen nach den §§ 187, 188, 193 B. G. B., sodaß die Frist nicht an einem Sonntag oder an einem am Erklärungsorte staatlich anerkannten Feiertag, sondern am nächstfolgenden Werktag endigt.

Verschieden ist dagegen die rechtliche Natur der erforderten Anzeige. Während nach § 485 B. G. B. die Absendung der Anzeige dem Empfang derselben gleichsteht, die Willenserklärung also insofern nur absendungsbedürftig ist (vgl. §§ 149, 478 B. G. B.), ver-

langt § 15 A. G. das Zugehen der Anzeige innerhalb der Frist. Es handelt sich danach also um eine empfangsbedürftige einseitige Willenserklärung, auf welche die Vorschriften des B. G. B. über Willenserklärungen (§§ 130 ff.) Anwendung finden. Hiernach kommt als Erklärungsort des § 193 B. G. B. der Ort in Betracht, an dem die Anzeige an den Ersatzpflichtigen nach den Regeln der C. P. O. zuzustellen ist (§ 132 B. G. B.).

Während nach § 485 nur der Käufer anzeigepflichtig ist, können nach § 15 A. G. mehrere Ersatzberechtigte und somit Anzeigepflichtige vorhanden sein, und für jeden einzelnen läuft die Frist besonders, sodaß jeder, der seine Rechte wahren will, den Unfall anzeigen muß, wenn nicht der Ersatzpflichtige durch die eine Anzeige schon von dem Unfall erfahren, insofern also „auf andere Weise" (§ 15 Satz 2 A. G.) Kenntnis davon erhalten hat. Wie dort nur der Mangel anzuzeigen ist, so hier nur „der Unfall", nicht etwa der Schaden, womit also auch nach Ablauf der Frist die Möglichkeit besteht, die Forderung zu erhöhen.

Eventuell können nach dem A. G. mehrere Ersatzpflichtige, Halter und Führer (auch der nach § 7 Abs. 3 Verpflichtete), in Frage kommen. Für jeden läuft die Frist getrennt, und nur dann genügt die Anzeige an einen der beiden (oder seinen Vertreter) zur Wahrung der Rechte gegen den anderen, wenn aus der Anzeige an den einen die Kenntnis des anderen gefolgert werden darf [1]).

Daß die Erhebung der Klage, die Streitverkündung und die gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises, wie im B. G. B. auch nach § 15 A. G. der Anzeige gleichstehen, muß trotz Fehlens einer entsprechenden Vorschrift angenommen werden.

---

1) Vgl. Eger S. 427.

Allerdings muß der Verletzte, der im Verfahren zur Sicherung des Beweises (§§ 485 ff. C. P. O.) den Gegner nicht bezeichnen kann, die Anzeige nachträglich machen, wenn er den Ersatzpflichtigen feststellt [1]), und kann sich nicht darauf berufen, daß dem nach § 494 Abs. 2 C. P. O. bestellten Vertreter der Unfall durch das Beweisverfahren bekannt war.

Nach allgemeinen Grundsätzen ist zu beurteilen, ob „die Anzeige infolge eines von dem Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben" ist, d. h. ob ihn ein Verschulden trifft. Trotzdem es sich nur um ein außervertragliches, durch das beschädigende Rechtsverhältnis entstandenes Rechtsverhältnis handelt, bestehen auch auf Seiten des Berechtigten auf Grund des Gesetzes gewisse Pflichten. War es in § 9 A. G. in Verbindung mit § 254 B. G. B. seine Pflicht, nach Möglichkeit den Eintritt des Schadens abzuwenden oder zu mildern [2]), so liegt ihm hier die Pflicht zur Anzeige ob, bei deren Erfüllung er nach § 276 die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu beobachten hat. Hiernach ist zu beurteilen, ob die Unterlassung der Anzeige ihm als Fahrlässigkeit zuzurechnen ist oder nicht. Auch § 278 B. G. B. ist mit der Maßgabe anzuwenden, daß der Ersatzberechtigte ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, in gleichem Umfange wie eigenes Verschulden zu vertreten hat. Bei gänzlicher Unkenntnis der Adresse des Verpflichteten wird der Berechtigte, wie sich aus § 132 Abs. 2 B. G. B. ergibt, evtl. von der öffentlichen Zustellung Gebrauch machen müssen. Ungenau bezeichnet es Kirchner [3]) als die Pflicht des

1) So Gordan S. 135.

2) Auf die teilweise auch hier verwendbaren Ausführungen oben B. II. 3, wird verwiesen.

3) S. 238.

Berechtigten, die Anzeige alsbald nach Behebung des Hindernisses nachzuholen. Nach allgemeinen Grundsätzen ist die Zeit, während deren er durch einen von ihm nicht zu vertretenden Umstand gehindert wird, nicht mitzurechnen. Wie nach § 285 B. G. B. der Schuldner nicht in Verzug gerät, „solange die Leistung infolge eines Umstandes unterbleibt, den er nicht zu vertreten hat", so wird auch hier der Ablauf der Ausschlußfrist in der Weise gehemmt, daß der betreffende Zeitraum in die zwei Monate nicht eingerechnet wird. Diese zwei Monate müssen ihm nach der Absicht des Gesetzgebers voll gewährt werden und zur Erstattung der Anzeige frei bleiben.

Der zweite, dem Berechtigten zustehende Einwand gegen die Versäumung der Anzeige besteht in der Berufung auf die Kenntnis des Haftpflichtigen von dem „Schaden", wobei man Schaden wohl gleich „Unfall" setzen muß[1]). Mehrere Unfälle liegen vor, wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Personen oder Sachen beschädigt worden sind, sodaß hier also die Anzeige des einzelnen Verletzten zur Kenntnis von weiteren unmittelbaren Beschädigungen nicht genügen wird.

B. II. 7.

„Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Fahrzeughalter für den durch das Fahrzeug verursachten Schaden in weiterem Umfange haftet als nach den Vorschriften dieses Gesetzes, oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist."

§ 16 A. G. bringt zum Ausdruck, was im Vorhergehenden schon mehrfach betont wurde, nämlich, daß

1) Es scheint hier ein Redaktionsversehen vorzuliegen; so Eger S. 429; Kirchner S. 239; Gordan S. 138; Krause S. 188; a. A. Waldeck S. 113.

das Automobil-Gesetz das bisher geltende Schadenersatzrecht für Beschädigungen durch Kraftfahrzeuge nicht aufheben und in Form eines Spezialgesetzes neu ordnen, sondern ergänzend zu dem seitherigen Rechtszustand hinzutreten wollte, indem es die entsprechenden Bestimmungen des Reichsrechts bestehen läßt, aber darüber hinaus noch erweiterte Schadenersatzrechte auf der wesentlich erweiterten Grundlage der Gefährdungshaftung gewährt. Nur insoweit soll das neue Gesetz an die Stelle der bestehenden Bestimmungen treten, als letztere mit den durch das Gesetz gegen den Fahrzeughalter normierten Ansprüchen unvereinbar sind und der Umfang der Haftpflichtbestimmungen in den §§ 7—20 A. G. reicht. Für die im A. G. nicht vorgesehenen Fälle aber bleiben die Bestimmungen der betreffenden Reichsgesetze quantitativ und qualitativ, sowie in Bezug auf die Dauer der Verjährung unberührt. Die Frage, ob landesgesetzliche Vorschriften, welche das Recht auf Schadenersatz allgemein oder in besonderer Anwendung auf die Beschädigungen durch Kraftfahrzeuge regeln, bestehen bleiben, ist in Übereinstimmung mit der Literatur zu verneinen.

Dies folgt nicht nur aus dem Wortlaut des Gesetzes, das ausdrücklich nur das Bestehenbleiben der reichsgesetzlichen Vorschriften betont, sondern auch aus Art. 55 des E. G. zum B. G. B., wonach die privatrechtlichen Vorschriften der Landesgesetze außer Kraft treten, soweit nicht im B. G. B. oder im E. G. ein anderes bestimmt ist. Wenn Art. 105 des E. G.: „Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebs für den aus dem Betrieb entstehenden Schaden in weiterem Umfang, als nach den Vorschriften des B. G. B. verantwortlich ist", dem zu

widersprechen scheint, so weist Eger [1]) mit Recht auf die für § 16 A. G. ebenso gut wie für § 9 R. H. G. geltende Reichsgerichtsentscheidung vom 8. Febr. 1904 (R. G. Bd. 57 S. 52 ff.) hin, wonach der Vorbehalt des Art. 105 E. G. die Landesgesetzgebung für die dort erwähnten Fälle von Schadenshaftung durch weitere Ausdehnung solcher Verantwortlichkeit zwar von den Vorschriften des B. G. B. abzuweichen ermächtigt, nicht aber auch zu Abweichungen von anderen Reichsgesetzen, da ein Vorbehalt zu Gunsten der Landesgesetze gegenüber einem Reichsgesetze in diesem selbst getroffen sein müßte.

Es ist anzunehmen, daß § 16 nur solche reichsgesetzlichen Bestimmungen, welche die Schadenersatzpflicht regeln, d. h. vor allem die Bestimmungen über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff. B. G. B.) und das Reichshaftpflichtgesetz in sich begreift. Daß andere Reichsgesetze, namentlich solche, die die Unterstützung und den Unterhalt der unfallverletzten Personen regeln: Kranken-, Unfall-, Invalidenversicherungs- und Reichsfürsorgegesetz, neben dem vorliegenden Gesetze in Kraft bleiben, erscheint selbstverständlich [2]).

Voraussetzung für die Anwendung des § 16 A. G. ist, daß es sich, wie in § 7, um einen Betriebsunfall handelt, da für Schadenersatzfälle unter anderen tatsächlichen Voraussetzungen natürlich nur das allgemeine bürgerliche Recht in Frage kommt.

Unter die Kategorie der Fälle, in denen der Fahrzeughalter in weiterem Umfang als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet, fallen vorzugsweise diejenigen, in denen eine Haftung für Verschulden gegeben ist. Nur im allgemeinen seien die Wirkungen

1) S. 431.
2) a. A. Eger S. 432.

dieser erweiterten Haftung angedeutet [1]). So ist zunächst die Ersatzpflicht weder betragsmäßig, noch auf die in den §§ 10 und 11 bezeichneten Schäden beschränkt, sie erstreckt sich vielmehr auf alle Nachteile, die der Unfall für den Erwerb und das Fortkommen des Verletzten herbeiführt (§ 842 B. G. B.), so z. B. Verlust der Anstellung oder der Aussicht auf Erlangung einer solchen, Minderung der Aussicht auf Verheiratung. Auch kann der Verletzte gemäß § 847 B. G. B. wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen; und in gleicher Weise steht dem Dritten, dem der Verletzte kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten im Haushalt oder Gewerbe verpflichtet war, ein Schadenersatzanspruch, der auf Gewährung einer Geldrente für die Entziehung der Dienste geht, zu (§ 845). Endlich ist auch die Verjährungsfrist des § 852 eine längere, nämlich drei Jahre.

Als Verschulden wird in vielen Fällen eine Zuwiderhandlung gegen die dem Schutze des Publikums dienenden, auf Grund von § 6 A. G. erlassenen „Verordnungen des Bundesrats über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" vom 3. Febr. 1910 in Betracht kommen (§ 823 Abs. 2, Abs. 1), da es als Fahrlässigkeit zu behandeln sein wird, wenn der Fahrzeughalter, Führer oder Fabrikant diese Bestimmungen nicht kennt. Allgemein ist als Fahrlässigkeit nach § 276 B. G. B. das Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zu bezeichnen, doch hat die Rechtsprechung gerade für den Automobilverkehr, in dem Wunsche, den billigen Ansprüchen des Publikums gerecht zu werden, von dem Automobilhalter stets eine gesteigerte Sorgfalt verlangt. Jedenfalls haftet der Halter dann über die Grenze des Gesetzes hinaus,

1) Vgl. im einzelnen die 16 diesbezüglichen Urteile in Anlage c) des Kommissionsberichtes.

wenn er bei der Prüfung der Beschaffenheit und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs unsorgfältig verfahren ist, doch muß besonders einem Laien zugestanden werden, jemand anderen mit der ständigen Wartung und Prüfung des Wagens zu betrauen. Ist er bei der Auswahl des Angestellten mit der gehörigen Sorgfalt vorgegangen, so muß er als entschuldigt angesehen werden [1]), es sei denn, daß ihm Mängel in der Anweisung oder der Beaufsichtigung zur Last fallen.

Weiter ist der Halter für die Eigenschaften des Chauffeurs, sowie derjenigen Personen, denen er das Führen des Fahrzeugs überläßt, verantwortlich. Entgegen den Vorschriften des A. G., wonach der Halter beim Verschulden des Führers ohne weiteres haftet, wird nach bürgerlichem Recht ein Verschulden des Halters nur vermutet, eine Vermutung, die aber gemäß § 831 Abs. 2 entkräftet werden kann, nämlich durch den Nachweis, daß der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet, oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Daß sich die Prüfung der Zuverlässigkeit nicht allein auf die technische Befähigung, die übrigens durch den Besitz eines amtlichen Führerscheins nicht als gesichert anzusehen ist, sondern auch auf das Vorhandensein der erforderlichen moralischen Eigenschaften erstrecken muß, ist in zahlreichen Entscheidungen ständig vertreten worden [2]).

Nicht als zum Entschuldungsbeweis des § 831

1) J. W. 08 S. 524 Nr. 9.

2) J. W. 1904 S. 288; S. 471; J. W. 05 S. 340; R. G. 19. 4. 1906, E. E. XXIII, S. 57; 15. 6. 1908, E. E. XXV, S. 176; 23. 3. 1909, D. J. Z. S. 608.

B. G. B. gehörig ist der Nachweis sorgfältiger Kontrolle des Führers zu betrachten, wie denn auch die R. G.-Entsch. vom 19. 9. 1907 in J. W. 1907 S. 674 treffend darauf hinweist, „der Geschäftsherr habe zwar in den Fällen, wo er selbst die Ausführung der Verrichtung zu leisten habe, zu beweisen, daß er bei der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, wenn aber der Beklagte die Sorgfalt, die er hätte ausüben müssen, vernachlässigt haben sollte, so könne das nur nach § 823 B. G. B. als eine ihm nachzuweisende Fahrlässigkeit in Betracht kommen".

Andererseits wird dem Halter aber die gesetzliche Verpflichtung beigemessen, in die Führung des Kraftwagens dann einzugreifen, wenn ihm irgend ein Ereignis während der Fahrt zum Bewußtsein bringt, daß der Fahrer andere durch leichtsinniges Fahren gefährdet [1]). In vielen dieser Fälle wird eine Haftpflicht des Halters aber auch auf Grund des § 823 B. G. B. Platz greifen, da es ihm als Verschulden anzurechnen ist, wenn er seine Autorität als Dienstherr nicht geltend macht [2]). Neben dem Geschäftsherrn haftet evtl. auch derjenige, welcher für ihn die Besorgung eines der im § 831 Abs. 1 Satz 2 bezeichneten Geschäfte übernommen hat (Abs. 3).

Hiermit kommen wir zu den „Anderen", die evtl. für den Schaden verantwortlich sind, und deren Haftung durch das A. G. nicht berührt wird, z. B. ein Fahrgast, der es bei der Leitung an der erforderlichen Sorgfalt fehlen läßt, der Fabrikant, der die Schuld an dem Unfall trägt, ein Dritter, der dem Automobil böswilligerweise ein Hindernis in den Weg legt und dadurch den Unfall verursacht, überhaupt jeder, der auf

1) Vgl. J. W. 05, S. 287; R. G. 3. 1. 07, E. E. XXV, S. 127; 23. 4. 08, E. E. 25, S. 65.

2) R. G. 12. 6. 06, Kommissionsbericht S. 85.

Grund sonstiger gesetzlicher Bestimmungen zu haften hat. Sie haften neben dem Fahrzeughalter als Gesamtschuldner (§ 840 Abs. 1 B. G. B.). Inwieweit solchen Falles der Fahrzeughalter dem Dritten gegenüber Regreß nehmen kann, richtet sich nach den rechtlichen Beziehungen, die zwischen beiden bestehen (§ 426 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 und § 840 Abs. 3 B. G. B.). Neben den Fällen, wo Fahrzeughalter und Dritte auf Grund allgemeinrechtlicher Bestimmungen nebeneinander haften, ist auch die im A. G. nicht behandelte Frage zu erörtern, wie sich das Verhältnis zwischen den nach den Haftpflichtbestimmungen des A. G. und den nach sonstigen reichsrechtlichen Vorschriften Verpflichteten untereinander gestaltet, nachdem einer von beiden in Anspruch genommen ist, bzw. Ersatz geleistet hat. Aus der Tendenz des neuen Gesetzes und allgemeinen Rechtsprinzipien läßt sich folgendes abstrahieren [1]):

I. Der Fahrzeughalter haftet dem Beschädigten in erster Reihe, ohne Rücksicht, ob andere zivilrechtlich Verpflichtete vorhanden sind oder nicht, und ohne daß ihm das Recht der Vorausklage zustände, und die Haftung ist eine Gesamthaftung, ohne daß ihm das Recht der Teilung gegeben wäre [2]).

Es liegt im öffentlichen Interesse, wenn der Halter nicht berechtigt ist, den Verletzten zuerst an eine andere Person, z. B. den schuldigen Chauffeur, die Versicherungsgesellschaft, die unterhaltspflichtigen Verwandten, zu verweisen, da ein derartiger Einwand ungerechterweise die letzteren zum Ersatz des Schadens zwingen würde. Wie nach § 843 Abs. 4 B. G. B. der Ersatzanspruch dadurch nicht ausgeschlossen wird, daß ein anderer dem Verletzten Unterhalt zu

1) Vgl. Eger S. 119 ff.
2) R. G. Bd. 53, S. 114; 58 S. 335.

gewähren hat, so ist auch nach dem A. G. das in § 13 Abs. 2 ausdrücklich auf § 843 Abs. 4 B. G. B. verweist, die etwaige Unterhaltspflicht eines Dritten von keinerlei Einfluß auf die primäre Haftpflicht des Fahrzeughalters [1]). Ebensowenig kann der Fahrzeughalter, wenn er zu dem Verletzten, der gegen eine Berufsgenossenschaft oder den Arbeitgeber auf Grund der Versicherungsgesetze einen Anspruch hat, im Verhältnisse eines Dritten steht, ihn zunächst an die Berufsgenossenschaft verweien. Nur insoweit die Berufsgenossenschaft schon vor der Klage des Verletzten gegen den Automobilhalter Schadenersatz geleistet hat, ist der Anspruch für den Verletzten erloschen.

Auch steht dem verklagten Fahrzeughalter die Einrede nicht zu, es trage zum Teil oder in gleichem Maße auch eine aus einem anderen Titel verpflichtete Person die Ersatzpflicht und müsse daher anteilweise haften (§ 420 B. G. B.). Wenn neben dem Verklagten noch ein anderer Fahrzeughalter aus demselben Titel verpflichtet ist, z. B. als Miteigentümer, so ist dennoch die Einrede der Teilung und Vorausklage unstatthaft.

In weiterer Analogie mit dem Reichshaftpflichtgesetz ergibt sich ferner, daß die Haftung des Halters n u r dem Beschädigten gegenüber diese primäre Natur hat, sodaß aus anderen zivilrechtlichen Titeln Verpflichtete sich hierauf nicht berufen können. In dem obigen, nur umgekehrten Falle, daß der aus Delikt oder Kontrakt Haftende zuerst verklagt wird, kann er nicht einwenden, daß der Betriebsunternehmer aus seiner Haftung nach § 7 A. G. zunächst herangezogen werden müsse.

Was das Regreßrecht der Versicherungsgesellschaften betrifft, so ist zu unterscheiden zwischen Schadenversicherungsgesellschaften, denen nach § 67

1) R. G. Bd. 47. S. 241.

R. G. über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 der Regreß freisteht, während einer Lebensversicherungsgesellschaft aus der Tötung eines Versicherten durch einen Betriebsunfall gegen den Betriebsunternehmer selbständige Entschädigungsansprüche an sich nicht zustehen [1]); es sei denn, daß der Lebensversicherungsvertrag ausdrücklich den Übergang des Anspruchs des Versicherten auf den Versicherer für den Fall der Tötung durch Dritte bestimmt.

II. Der Fahrzeughalter kann sowohl an den eigentlichen Urheber des Schadens, wie an allen aus sonstigen zivilrechtlichen Titeln Verpflichteten nur nach den Grundsätzen der Gesamthaftung (§ 426 B. G. B.) Regreß nehmen.

Hierbei sei gleich erwähnt, daß dem auf Grund vorliegenden Gesetzes herangezogenen Betriebsunternehmer selbstverständlich kein Regreß zusteht: einmal gegen die auf Grund vorgängiger Leistungen des Verletzten Verpflichteten, wie Versicherungen und Unterstützungskassen, weiter gegen die aus öffentlich rechtlichen Titeln Verpflichteten [2]), schließlich gegen die unterhaltspflichtigen Verwandten des Getöteten, da deren Unterhaltspflicht gleichfalls auf Gesetz beruht.

Daß in dem oben angegebenen Fall, wo neben dem Automobilhalter noch eine oder mehrere Personen für den Schaden verantwortlich sind, der Halter nicht mittels einer fingierten „cessio ex lege" v o l l e n Regreß von dem oder den Dritten verlangen kann, wie Eger [3]) darzulegen sucht, muß schon die klare Bestimmung des § 840 B. G. B., die zweifellos zur Anwendung gelangt, beweisen. Hat die Rechtsprechung kein Bedenken getragen, unter die unerlaubten Handlun-

1) Vgl. R. O. H. G. Bd. 13, S. 426; R. G. Bd. 10, S. 50.

2) Diese können vielmehr ihre, dem Beschädigten nach Maßgabe der Gesetze gewährten Renten erstattet verlangen.

3) S. 123—125.

gen des § 840 B. G. B. auch die nicht auf einem subjektiven Verschulden beruhenden Fälle der gesetzlichen Schadenhaftung zu rechnen, so macht es keinen Unterschied, ob die mehreren Ersatzpflichtigen nach den gleichen oder verschiedenen gesetzlichen Voraussetzungen, nach dem Verschuldens- oder Gefährdungsprinzip haften[1]). Sie haften vielmehr nach § 840 B. G. B. als Gesamtschuldner dergestalt, daß jeder einen Teil des Schadens zu tragen hat. Nur wenn der Haftpflichtige den gesamten Betrag als zunächst in Anspruch Genommener gezahlt hat, findet eine cessio legis bezüglich des Betrages statt, dessen Rückerstattung er von seinen Mitschuldnern verlangen kann. Die in § 840 Abs. 3 bestehende Ausnahme von der Regel des § 426, wonach die nach B. G. B. einer reinen Gefährdungshaftung Unterworfenen an dem Dritten vollen Regreß nehmen können, findet auf den Automobilhalter im obigen Falle ebensowenig Anwendung, wie im Falle des § 17 A. G.

III. Der Beschädigte kann den Schadenersatz nur einmal verlangen, entweder vom Fahrzeughalter oder von einem anderen zivilrechtlich Verpflichteten. Dies ergibt sich aus der Tendenz des Gesetzes, das keine Bereicherung, sondern nur eine Schadloshaltung des Verletzten bezweckt. Es steht daher sowohl dem Fahrzeughalter, der nach § 7 A. G. verklagt wird, als dem aus einem sonstigen zivilrechtlichen Titel Belangten der Einwand zu, Kläger habe schon von einem anderweitig Verpflichteten bzw. vom Fahrzeughalter Entschädigung erhalten[2]). Selbstverständlich wird der Beklagte mit seiner Einrede nur dann durchdringen, wenn er nicht nach dem Grunde seiner Verpflichtung eine höhere Entschädigung zu

1) So auch Kirchner S. 243, Schmidt-Wagner S. 221.

2) Vgl. R. G. 28. 1. 1901, Bd. 47, S. 215; 24. 10. 04 E. E. XXI, S. 284.

leisten hat, als der vor ihm Belangte, Für die evtl. Mehrforderung haftet er weiter. Auch muß man dem Kläger für den Fall, daß er von dem Erstverklagten noch keine Entschädigung erhalten hat, das Recht zugestehen, von dem zweiten Belangten solange Sicherstellung zu verlangen, bis der erste Ersatz gewährt hat. Was den Fall des gesetzlichen Übergangs von Haftpflichtansprüchen an die Berufsgenossenschaft betrifft, so ist nach Ansicht des R. G. der Zeitpunkt maßgebend, an dem die Entschädigungspflicht der Berufsgenossenschaft festgestellt wird. Liegt dieser v o r Erhebung der Klage des Haftpflichtberechtigten oder fällt er in den schwebenden Prozeß, so ist die Klage mangels Aktivlegitimation insoweit abzuweisen, als Kläger Ersatz von der Berufsgenossenschaft zu beanspruchen hat.

B. II 8.

„Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatze des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnisse der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Das Gleiche gilt, wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für einen anderen von ihnen eintritt.

Die Vorschriften des Abs. 1 finden entsprechende Anwendung, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird." Das Verhältnis dieser Bestimmungen des § 17 A. G. zu den allgemeinen Vorschriften des B. G. B. findet schon in der Begrün-

dung S. 16 ff. eingehende Würdigung: „Soweit es sich um die Ersatzpflicht gegenüber einem geschädigten Dritten handelt, muß es bei den allgemeinen Regeln des § 840 B. G. B. bewenden, wonach die beteiligten Automobilhalter, mögen sie den Unfall verschuldet haben oder nur nach den Grundsätzen dieses Gesetzes verantwortlich sein, als Gesamtschuldner haften. Für das Verhältnis der Automobilhalter untereinander und die hieraus sich ergebende Ausgleichungspflicht derselben bedarf es dagegen einer besonderen Regelung. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen würden, soweit es sich um den einem Dritten geleisteten Schadenersatz handelt, die beteiligten Automobilhalter untereinander den Schaden stets zu gleichen Teilen zu tragen haben (§§ 840, 426 B. G. B.). Im Falle gegenseitiger Beschädigung hätte jeder dem anderen seinen vollen Schaden zu ersetzen, ohne daß es dabei auf die Höhe des Schadens oder auf das Maß ankäme, in welchem nach dem ursächlichen Zusammenhange der Schaden dem einen oder dem anderen Fahrzeuge zur Last fällt. Auch wenn das alleinige oder überwiegende Verschulden eines der Beteiligten festgestellt wird, könnte diesem Umstande nur in beschränktem Maße, nämlich nur insoweit Rechnung getragen werden, als es sich um den Ersatz des dem Schuldigen selbst entstandenen Schadens handelt“ [1]). (§ 254 B. G. B., § 9 A. G.)

In der Absicht, eine gerechtere Verteilung des Schadens zu ermöglichen, ist die Ausnahme von § 426 B. G. B., wonach auch in Ansehung des wegen bloßer Gefährdung — ohne Verschulden — Haftenden anteilige Haftung nach Kopfteilen hätte eintreten müssen [2]), getroffen worden, und zwar unter Gleichstel-

1) Vgl. auch Hallbauer in Gruch. Beitr. 54. Jahrg. Heft 1.
2) a. A. Eger S. 124, 445.

lung der Tiere und Eisenbahn mit den Automobilen, da diese drei hauptsächlich in Betracht kommenden Verkehrsmittel einer besonderen Gefährdungshaftung, wenn auch auf durchaus verschiedener Grundlage, unterworfen sind. Diese Ausnahme war nicht etwa unter Hinweis auf § 840 Abs. 3 B. G. B. überflüssig, denn dort ist nur für diejenigen, die nach B. G. B. §§ 833 bis 838 eine reine Gefährdungshaftung tragen, eine Vergünstigung gegenüber denjenigen, die aus anderen Rechtsgründen, insbesondere aus Verschulden, mitverpflichtet sind, geschaffen, sodaß sie volle Erstattung des von ihnen beglichenen Schadens von dem mitverpflichteten Dritten verlangen können, während letzterer gegen sie keine Regreßklage hat. Der Eisenbahnunternehmer aber gehört nach Ansicht des R. G. [1]) nicht zu den privilegierten Personen, und wie er als ein „Dritter" im Sinne des § 840 Abs. 3 B. G. B. angesehen wird, so würde auch im Verhältnis zwischen Fahrzeughalter und Tierhalter ersterer allein verpflichtet sein, wenn nicht § 17 Abs. 2 eingriffe.

Unter den Voraussetzungen für die Anwendung des Paragraphen interessiert hier besonders, daß die Verpflichtungen zum Schadenersatz, die zum Ausgleich gestellt werden, kraft Gesetzes, also nicht auf Grund eines Vertrages (Beförderungsvertrages) entstanden sein müssen. Die Regreßvorschriften kommen also auch dann zur Anwendung, wenn die Verantwortlichkeit sich nicht auf das A. G., sondern andere Vorschriften, wie §§ 823 ff. B. G. B., das R. H. G., das Preußische Eisenbahngesetz gründet, also z. B. der eine Halter wegen Gefährdung aus dem vorliegenden Gesetze haftet. Bei Verschiedenheit der Haftungsgründe und daraus folgender Verschiedenheit des Haftungsumfanges erstreckt sich die Solidarhaft und dem-

1) R. G. J. W. 05, S. 734.

entsprechend die Ausgleichspflicht aber nur soweit, als die Identität der Leistungen reicht. So haften bei gleichen Ersatzforderungen, z. B. aus § 843 Abs. 1 B. G. B. und § 11 A. G., § 844 Abs. 1 B. G. B. und § 10 Abs. 1 Satz 2 A. G., § 844 Abs. 2 B. G. B. und § 10 Abs. 10 A. G., da § 840 B. G. B. auch auf das A. G. anwendbar ist, beide Halter als Gesamtschuldner; für die nur einseitig erweiterte Haftpflicht dagegen, z. B. aus §§ 842, 845, 847 B. G. B., hat der Pflichtige keinen Regreßanspruch. Die Ausgleichspflicht bezieht sich eben nur auf den Schaden, für welchen überhaupt eine gesetzliche Haftpflicht begründet ist. Das Recht zur Ausgleichsklage beruht auf der vorliegenden Gesetzesbestimmung in Verbindung mit § 426 B. G. B., außerdem erwirbt der zahlende Haftpflichtige nach § 426 Abs. 2 B. G. B. mit der Befriedigung des Berechtigten dessen Haftpflichtanspruch gegen den anderen Haftpflichtigen im Wege der cessio legis.

Die Grundlage für die Ausgleichung bildet wie in § 254 B. G. B. das Verursachungsprinzip [1], oder mit anderen Worten: das mitwirkende Verschulden kommt nur auf Seiten desjenigen in Betracht, für den Verschulden Haftungsgrund ist, wobei natürlich auch der Grad des Verschuldens für die Beurteilung des Maßes der Verursachung zu prüfen ist.

§ 17 Abs. 1 Satz 2 erhebt die Geltung des § 254 B. G. B. auch für den Fall zum Gesetz, daß bei demselben Unfall beiden Fahrzeughaltern ein Schaden erwachsen ist. Stützen sich die Halter in ihren gegenseitigen Ansprüchen auf Verschulden des anderen, so ist die Anwendung des § 254 ohne weiteres möglich, d. h. jeder hat dem anderen den erlittenen Schaden insoweit zu ersetzen, als nicht eigenes Verschulden dabei mitgewirkt hat. Wird dagegen der Anspruch

1) Vgl. oben B. II. 3.

nicht auf Verschulden gestützt, so war es bisher nicht zweifelsfrei, ob auch hier der Grundsatz des § 254 Anwendung findet, da der Haftung des Halters nicht etwa eine vermutete Schuld, sondern eine obligatio ex lege zu Grunde liegt. Allerdings hat das R. G. in einem Falle, wo ein Schaden durch das Zusammenwirken zweier, verschiedenen Haltern gehörigen Tiere entstanden war, dem § 254 eine weitergehende Auslegung in dem Sinne gegeben, daß auch die im Gesetz begründete objektive (unverschuldete) Haftbarkeit des Beschädigten für die Anwendbarkeit des § 254 in Betracht zu kommen habe [1]). Unzweifelhaft gilt nunmehr dasselbe nach § 17 A. G. auch für die oben genannte Schadenersatzklage, die — wie Kirchner [2]) richtig hervorhebt — zur Voraussetzung hat, daß „eine Mitverantwortlichkeit des Beschädigten vorliegt, die, wenn er nicht selbst, sondern ein Dritter den Schaden erlitten hätte, seine Haftpflicht aus diesem Gesetze dem Dritten gegenüber begründen würde".

Auch für die Fälle des Abs. 2 hat der Ausgleich zwischen den mehreren Verantwortlichen nach dem Prinzip des § 254 B. G. B. stattzufinden, und, was vor allem wichtig ist, das Privilegium des Tierhalters nach § 840 Abs. 3 B. G. B. [3]) ist dem Automobilhalter gegenüber aufgehoben und beide Haftpflichtige werden einander prinzipiell gleichgestellt.

B. II 9.

Ähnlich wie nach § 834 B. G. B. die Haftung des Aufsichtspflichtigen neben diejenige des Tierhalters gemäß § 833 in gleichem Umfange tritt, regelt § 18 A. G. die Haftpflicht des Führers: „In den Fällen des

1) Vgl. R. G. 21. 9. 07 in J. W. 08, S. 40.
2) S. 247.
3) Vgl. J. W. 08, S. 734.

§ 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeugs zum Ersatze des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8 bis 15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist.

Die Vorschrift des § 16 findet entsprechende Anwendung.

Ist in den Fällen des § 17 auch der Führer eines Fahrzeugs zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so findet auf diese Verpflichtung in seinem Verhältnisse zu den Haltern und Führern der anderen beteiligten Fahrzeuge, zu dem Tierhalter oder Eisenbahnunternehmer die Vorschriften des § 17 entsprechende Anwendung."

Hält man die entsprechende Bestimmung des § 834 dagegen, so findet man allerdings, daß der Begriff des laut Vertrages Aufsichtspflichtigen enger ist, als der des Führers nach § 18 A. G., da als solcher nicht nur der angestellte Chauffeur, sondern überhaupt derjenige in Betracht kommt, der im Auftrage oder mit Ermächtigung eines anderen das Fahrzeug lenkt [1]); soweit sich aber die Begriffe decken, haften beide in demselben Umfange wie die Halter. Für den einen ist die Haftung des Tierhalters nach § 833 maßgebend, für den anderen die Haftung des Automobilhalters nach den §§ 8—15 A. G. Für den Führer gelten also gleichfalls die Beschränkungen der Haftpflicht in den §§ 8, 9 und 12, die Vorschriften der §§ 14 und 15 über Verjährung, Anzeigepflicht und Ausschlußpflicht, er haftet nur im Umfange der §§ 10, 11, 13, also nicht für Schmerzensgeld oder Ersatz für die dem Dienstberechtigten entgehenden Dienste des Verletzten oder Getöteten (§§ 847, 845 B. G. B.).

1) Dies geht sogar soweit, daß, wenn der ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters das Fahrzeug in Betrieb setzende Andere (§ 7 Abs. 3) die Führung einem Dritten überläßt, auch dieser Dritte aus § 18 A. G. haftet.

Wie die Haftung des Aufsichtspflichtigen eine gesamtschuldnerische mit der des Tierhalters ist, so haften auch nach A. G. Halter und Führer dem Verletzten als Gesamtschuldner. Der dem Aufsichtspflichtigen sowohl wie dem Führer nach Satz 2 obliegende Expulpationsbeweis beschränkt sich auf den Nachweis eigener Schuldlosigkeit. Ihre Haftpflicht ist gegenüber den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts nur insofern verschärft, als ihnen nicht Verschulden nachgewiesen zu werden braucht, sondern sie beweisen müssen, daß der Schaden nicht durch ihr Verschulden entstanden ist. Mißlingt ihnen aber der Exkulpationsbeweis, so haften sie unter dem Gesichtspunkt des reinen Gefährdungsprinzips, ohne daß damit das Gesetz gleichzeitig eine Vermutung für ihr Verschulden aufstellt.

Der Exkulpationsbeweis des Führers in Satz 2 entspricht dem § 7 Abs. 2, wenn auch die Grundlage der Haftpflicht des Halters eine ganz andere ist. Die Einrede eigener Schuldlosigkeit ist beim Führer weit umfassender, da einmal zu seiner Rechtfertigung schon die Tatsache genügt, daß er aus besonderen Gründen nicht deliktsfähig war (§§ 827, 828 B. G. B.), und da andererseits die Einrede nicht auf die Fälle beschränkt ist, in denen kein Mangel des Fahrzeugs oder seiner Verrichtungen vorgelegen hat und der Unfall durch das Verhalten des Verletzten, eines Dritten oder eines Tieres herbeigeführt worden ist. Immerhin nähert sich die Haftpflicht des Führers der erhöhten Diligenzpflicht des Halters umsomehr, als man von ihm nicht nur die allgemein im Verkehr nötige Sorgfalt, sondern die besondere Sorgfalt eines gewissenhaften Führers verlangen muß.

Die Aufrechterhaltung der reichsgesetzlichen Vorschriften, nach denen der Führer in weiterem Umfange als nach dem A. G. haftet (Abs. 2 des § 18), hat zur Folge, daß der Führer nach B. G. B. unter der

Voraussetzung eines ihm nachzuweisenden Verschuldens nicht nur für Schadenersatz im Umfange der §§ 10 und 11 A. G. haftet, sondern auch Ersatz für die dem Dienstberechtigten entgangenen Dienste und evtl. auch Ersatz für den Schaden, der nicht Vermögensschaden ist (§§ 845, 847 B. G. B.) zu entrichten hat, ohne daß seine Ersatzpflicht gemäß § 12 A. G. quantitativ begrenzt ist. (Auch die §§ 842, 829 kommen evtl. zur Anwendung.) Der vom Kläger zu erbringende Beweis eines Verschuldens auf Seiten des Führers wird aber nicht schon durch den Hinweis auf das Mißlingen des Exkulpationsbeweises geführt, da, wie oben gesagt, ein Verschulden keineswegs präsumiert wird.

Als weitere Folge eines nachweisbaren Verschuldens des Führers ergibt sich nach § 831 B. G. B. auch eine weitergehende Haftung des Fahrzeughalters, von der er sich jedoch wiederum durch den Entlastungsbeweis des Abs. 2 entlasten kann. Gelingt dieser Beweis, so beschränkt sich, wie Eger richtig betont, seine Haftung trotz des Verschuldens des Führers auf den in den §§ 8—15 A. G. festgesetzten Umfang, wohingegen die weitergehende Haftung des Führers unberührt bleibt. Ganz befreit kann der Halter nie werden, da er für Verschulden des Führers stets einzustehen hat.

Abs. 3 regelt die Ausgleichspflicht zwischen dem Führer und den anderen Gesamtschuldnern wiederum nach dem Prinzipe des § 254 B. G. B. Nach dem Wortlaut des Gesetzes findet ein Ausgleich des Schadens nach dem Grundsatze des Abs. 2 nicht statt, wenn es sich um eine Konkurrenz der Haftung von Halter und Führer desselben Fahrzeugs handelt. An sich müßte die Regel des § 426 B. G. B. Platz greifen, wonach die Gesamtschuldner im Verhältnis zueinander zu gleichen Teilen haftbar sind, soweit nicht ein anderes bestimmt ist. Diese anderweitige Bestim-

SPEZIALDRUCKEREI FÜR
:: DISSERTATIONEN ::
HEINRICH LUDWIG, BONN
Franziskanerstr. 1 :: Fernruf 1492
GEGENÜBER DER UNIVERSITÄT